Abo-Service, 70138 Stuttgart. Postvertriebsstück. Entgelt bez. ZKZ 09114

MOTOR SPORT aktuell

NR. 25 / 1. JUNI 2023

GP Monaco: Verstappen vor Alonso

Das Duell der Weltmeister

Formel 2: Monaco

Vesti schnappt sich die Führung

NASCAR: Charlotte

Blaney beendet Sieglos-Serie

Deutschland **€ 2,90**
A € 3,30 · **CH** sfr 4,60
IT € 4,00 · **B, NL, LUX** € 3,40

4 190525 902906 25

IndyCar: 107. Indianapolis 500

Newgarden lässt das Penske-Team jubeln

MotoGP: Márquez-Interview

„Ich fahre Rennen um anzugreifen“

DTM: Oschersleben

Ein Porsche-Rookie stürmt an die Spitze

Inhalt

Automobil:

Formel 1 Verstappen meistert jedes Wetter in Monaco **S. 4**
Formel 1 Zahlen, Daten und Ergebnisse vom Stadtkurs **S. 6**
Formel 1 Einzelkritiken, Aus dem Fahrerlager, Kommentar **S. 8**
Formel 1 So hat Mercedes den W14 auf links gedreht **S. 10**
Formelsport Weitere News aus der Formel 1 und Formel 2 **S. 12**
Formelsport Die Formel 2 und Formel 3 in Monte Carlo **S. 13**
Formelsport Josef Newgarden gewinnt das Indy 500 **S. 16**
Formelsport Aktuelles aus der Prototypen- & GT-Szene **S. 20**
Rallye-WM Vorschau Sardinien und weitere aktuelle News **S. 22**
Rallye Hintergründe aus der WM, WRC2 sowie DRM **S. 23**
DTM Lamborghini und Porsche siegen beim Auftakt **S. 24**
DTM Ergebnisse Oschersleben und weitere Hintergründe **S. 26**
Tourenwagen TCR World Tour in Spa und NASCAR Charlotte **S. 28**
Tourenwagen Weitere News aus Supercars, TCR und Co. **S. 30**

Motorrad:

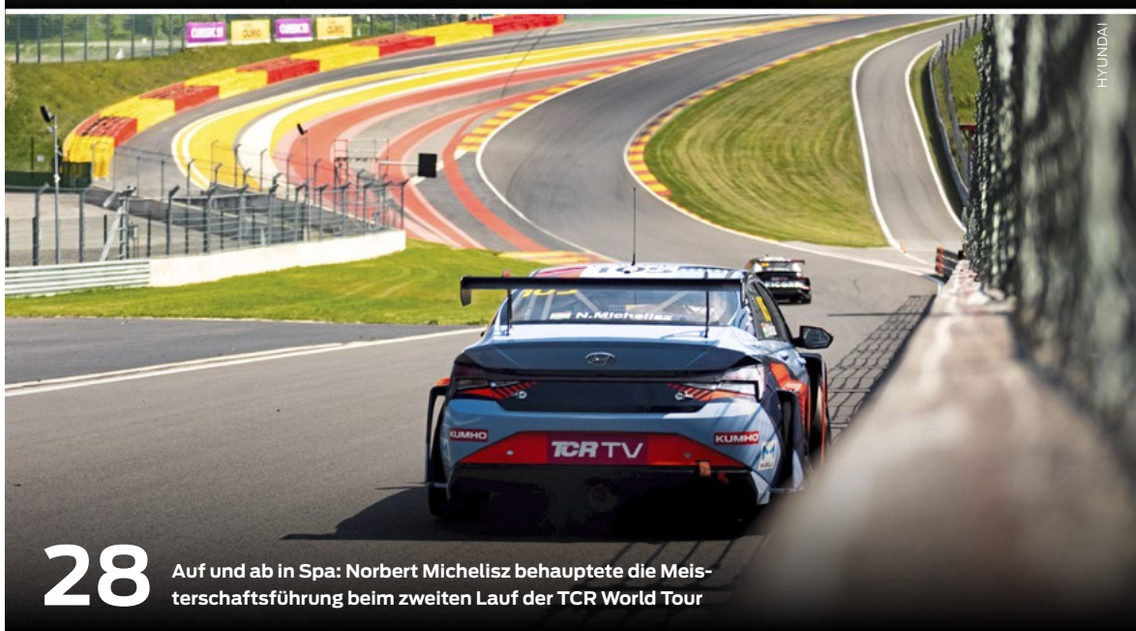
MotoGP Interview mit Honda-Superstar Marc Márquez **S. 32**
Motorrad-WM Die aktuellsten News aus den Klassen **S. 34**
Historie Vor 20 Jahren: Ducatis Erstschlag in der MotoGP **S. 36**
Straßensport Auftakt Tourist Trophy und weitere News **S. 38**
Enduro-WM Brad Freeman ist weiter klar auf WM-Kurs **S. 40**
Offroad ADAC MX Masters in Randers und mehr **S. 41**
Offroad Interview Jeremy Seewer und Speedway-WM-Quali **S. 42**

Leserservice:

Impressum, Leserbriefe, Termine, TV-Tipps, Vorschau **S. 46**

MSA

10 Der neue Mercedes: Was alles anders ist und was sich das Team vom großen Upgrade-Paket verspricht



HYUNDAI

28 Auf und ab in Spa: Norbert Michelisz behauptete die Meisterschaftsführung beim zweiten Lauf der TCR World Tour

VELDHUIZEN

43 Speedway-WM: In Abensberg schaffte Martin Smolinski die Qualifikation für die GP-Challenge

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Editorial

Das letzte Wochenende war vollgepackt mit Rennsport: GP Monaco, Indy 500, DTM. Überall waren die Ränge voll. Der Boom im Motorsport ist eklatant.

Wer hätte das gedacht: Volle Tribünen, grenzenlose Begeisterung für den Automobilsport, und zwar an allen Fronten und auf allen Kontinenten. Das letzte Wochenende war wieder mal ein prächtiges Beispiel: Das Indy-500-Rennen gilt seit jeher als die größte Eintagessport-Veranstaltung der Welt, insofern war die gemeldete Zuschauerzahl von 330 000 nur eine positive Bestätigung der Erwartung. Beim F1-Rennen in Monaco war es nach Aussagen unserer Kollegen vor Ort so voll wie selten zuvor, auch wenn der Veranstalter nur knapp über 80 000 Zuschauer meldet, was damit zu tun hat, dass die Fans auf den Balkonen der privaten Etablissements nicht mitgezählt werden, sondern nur die Ticketbesitzer auf den Tribünen. Last but not least darf auch die Rückkehr der DTM nach Oschersleben nach sieben Jahren Pause als Erfolg gewertet werden: Mit 35 000 Fans ist man in Oschersleben immer gut bedient.

Gerne darf man an dieser Stelle den Blick kurz nach hinten schweifen lassen: Beim 24h-Rennen auf dem Nürburgring vor zwei Wochen pilgerten 235 000 Menschen in die Eifel – wieder eine Rekordkulisse. Auch der Rallye-WM-Lauf in Kroatien war ein voller Erfolg. Wer vorausblickt, darf sich auf weitere Rekorde freuen: Der Veranstalter des 24h-Rennens in Le Mans setzte binnen weniger Tage 300 000 Tickets ab und ist bei der 100. Ausgabe des Kult-Marathons komplett ausverkauft. Und auch der Veranstalter des 24h-Rennens in Spa meldet neue Rekorde beim Vorverkauf, man erwartet bis zu 100 000 Fans, obwohl das Rennen wegen einer Terminkollision mit der Formel 1 nicht am angestammten Termin am letzten Juli-Wochenende stattfinden kann.

Das Fazit ist schnell gezogen: Der Motorsport boomt, in allen Disziplinen, auf allen Kontinenten. Und das trotz schwieriger Rahmenbedingungen: Die Corona-Pandemie sorgte für eine dreijährige Unterbrechung, die Fans waren in den meisten Fällen von der aktiven Teilnahme ausgeschlossen. Dazu kommen der Krieg in der Ukraine und die Wirtschaftsrezession samt Inflation. Schließlich befindet sich die Automobilindustrie, die mit ihrer Stärke und Wucht den Sport zu weiten Teilen trägt, im größten Umbruch ihrer Geschichte: Der traditionelle Verbrenner-Antrieb steht vor der flächendeckenden Ablösung – doch genau diese Technik bildet das technische Rückgrat der aktuellen Erfolgsstory.

Wir staunen alle und freuen uns zudem, dass besonders die junge Generation Spaß am Motorsport hat und bereitwillig zu den Rennen strömt. Insofern ist auch perspektivisch alles im Lot, was sicher damit zu tun hat, dass die Rennveranstalter die Mediennutzung junger Menschen viel konsequenter in ihre Kommunikationsstrategie einbeziehen, siehe Formel 1 und „Drive to Survive“. Die oft negative politische Grundstimmung beim Thema Mobilität schlägt auf der Rennstrecke in Begeisterung um. Nur Zufall oder politisches Statement?

Marcus Schurig
Redakteur

36 **Desmosedici, die erste: Mit der GP03 stieg Ducati vor 20 Jahren in die MotoGP ein**

MSa-Paddock

SPANNUNGSMACHER ALONSO
Ich muss zugeben: Ich hatte Alonso nicht in der ersten Startreihe erwartet. Weil er nicht der beste Qualifyer ist. Doch der Matador war am Rennwochenende in Monte Carlo so angefixt, dass er Red Bull wenigstens das Leben schwermachte. Deshalb ein Selfie.

DAS GRÖSSTE SPEKTAKEL
Über 330000 Zuschauer machten das diesjährige Indy 500 zu einer XXL-Rennsport-Party. MSa-Redakteur Philipp Körner erlebte wie sie eine Achterbahn der Gefühle mit großem Happy End.

DOPPELTER EINSATZ BEIM AUFTAKT
Bianca Leppert und Michael Bräutigam rückten für MSa und unser Schwestermagazin „sport auto“ im Doppelpack zum Saisonauftakt der DTM nach Oschersleben an – die fuhr erstmals unter ADAC-Führung.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Aston lässt Red B

Max Verstappen gewann ein Rennen, das auf trockener Strecke begann und auf nasser endete. Der Wetterumschwung öffnete Aston Martin einen Türspalt zum Sieg. Doch das Team spielte mit Fernando Alonso nicht das letzte Risiko. Esteban Ocon ließen die Angriffe von Ferrari und Mercedes kalt.

Von: **Andreas Haupt**

Hat sich Aston Martin verpokert?

Auf einer trockenen Strecke war Red Bull zu schnell für Aston Martin. Der Regen spielte Fernando Alonso eine kleine Siegchance zu. Der 41-jährige Spanier ergriff sie nicht, weil er und seine Mannschaft die Wetterlage falsch einschätzten. Sie trafen daher eine konservative Entscheidung bei den Reifen.

Die entscheidende Situation passierte in Runde 54 von 78. Die Intensität des Regens legte langsam zu, doch der Kurs war noch zu weiten Teilen trocken. „Fernando hat nur zwei Kurven als wirklich nass angesehen“, schilderte Aston-Martin-Teammanager Andy Stevenson das Dilemma. Die Gefahr eines Abflugs erhöhte sich, besonders auf abgefahrenen harten Reifen. Alonsos verloren Temperatur. Deshalb fiel die Wahl gegen eine Verlängerung des Stints, und der Spanier trat am Ende der 54. Runde seinen Boxenstopp an. Zu diesem Zeitpunkt lag er mit einem Rückstand von mehr als 13 Sekunden an zweiter Stelle und über 24 Sekunden vor George Russell. Aston Martin wechselte auf die Mediumreifen und nicht auf Intermediates, was bis dahin nur die Überrundeten und Hinterbänkler getan hatten. Die Fehleinschätzung verhinderte womöglich den ganz großen Wurf. Der Regen verstärkte sich just in dem Moment, als Alonso auf der Outlap war. Der Altmeister musste sofort wieder die Boxenstraße ansteuern. Diesmal gab es die profilierten Reifen.

Man kann von einer verpassten Gelegenheit sprechen. Doch das Team hatte gute Gründe für die Entscheidung, erst auf Mediumreifen umzustecken. Die Wetterlage war unklar. Keiner konnte sagen, wie stark es tatsächlich regnen würde. Es hingen keine wirklich dunklen Wolken über dem Fürstentum. „Der Regenradar taugte nicht für ein Urteil“, sagte Stevenson. „Du musstest aus dem Fenster schauen, um die Situation einzuschätzen. Der letzte Abschnitt war staubtrocken.“ Intermediates hatte Aston Martin beim Stopp in Runde 54 gar nicht parat. Ein kurzfristiger Kurswechsel hätte nur zu Hektik in der Box und einem sehr langen Halt geführt.

Stevenson führte weiter aus: „Wir haben mit den Informationen, die uns zur Verfügung standen, keine falsche Entscheidung getroffen. Max ist ja auf uralten Slicks draußen geblieben. Hätten wir auf Intermediates getauscht und es hätte nicht geregnet, hätten wir den zweiten Platz verloren und wären Vierter oder Fünfter geworden.“ Weil Alonso dann noch einmal hätte zurückwechseln müssen und seine Verfolger auf Slicks hätten durchfahren können. Insofern war der Medium die sicherere Wahl, weil man keinen Platzverlust zu befürchten hatte. Die Hintermänner hatten das Glück, eine größere Lücke auf die Spitze zu haben. So hatten Russell, Esteban Ocon und Lewis Hamilton das bessere Timing für den Wechsel auf Intermediates. Sie führten den Tausch im 54. Umlauf durch.

Bei Aston Martin warf man zusätzlich ein. „Wir konnten ja nicht wissen, dass Max so eine chaotische 55. Runde haben wird.“ Der Weltmeister wäre dort beinahe in die Leitplanke geflogen. „Fernando hat im Briefing gesagt, dass er jede Entscheidung genauso wieder treffen würde.“

Wieso wurde am Start so unterschiedlich taktiert?

Aston Martin scheute in der Phase des Wetterumschwungs das große Risiko. Am Start war man noch bereit, zu wagen und zu pokern. Alonso startete wie acht seiner Kollegen auf harten Rei-

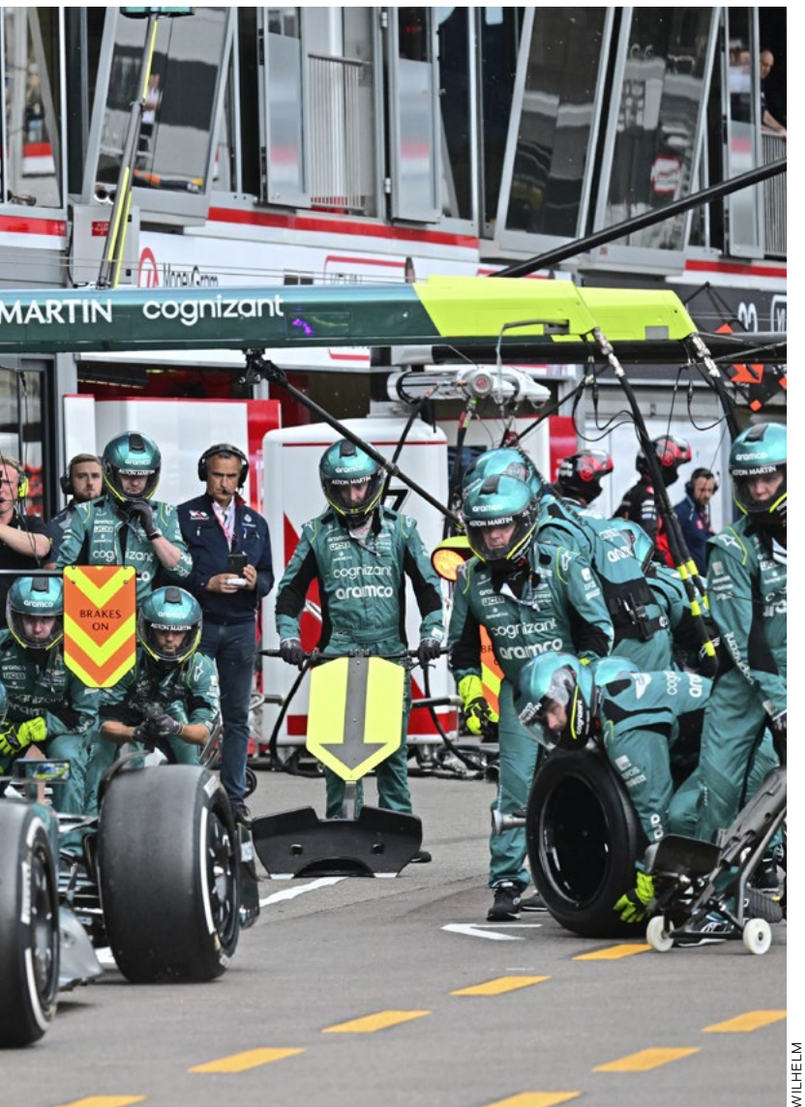
Kein Glück mit dem Timing: Als Alonso zur Box fährt, ist die Strecke nur in zwei Kurven wirklich nass. Als er rausfährt, schüttet es

MOTORSPORT IMAGES

Meistert alle Verhältnisse: Max Verstappen fährt einen Stint von 55 Runden auf den Mediums. Später im Regen verwaltet er souverän seinen Vorsprung

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

ull vom Haken



WILHELM

WILHELM

Der Überraschungsmann: Alpine ist das ganze Wochenende über schnell. Esteban Ocon liefert eine Top-Leistung ab. Der Lohn ist der dritte Platz

fen. Unüblich, wenn man aus der ersten Reihe ins Rennen geht. Auf den ersten 114 Metern rechnete man sich keine Chance aus, Verstappen zu überholen. Dafür wollte man länger als der Weltmeister fahren. In der Hoffnung, dass dieser wegen Überrundungen nicht zu weit flüchten kann, durch Graining eingebremst wird und früher an die Box muss. Dann hätte ein Safety Car Alonso womöglich zum Sieger gemacht.

Red Bull spielte die andere Karte. Verstappen startete auf den Mediums. Das Risiko einer frühen roten Flagge war dem Weltmeisterteam zu groß. Deshalb ließ man die Finger von der härtesten Mischung. In Monaco kann es immer zu Unfällen kommen. Im Falle einer raschen Unterbrechung wäre ein langer Stint auf den Mediums unausweichlich gewesen. „Das hätte uns auch treffen und zurückwerfen können“, erzählten sie bei Aston Martin.

Alpine setzte Esteban Ocon wie Verstappen auf Mediums. Mercedes splittete die Taktik: Lewis Hamilton auf Mediums, George Russell auf harten Pirellis am Start. „Mit George konnten wir diesen Poker eingehen“, erklärte Teamchef Toto Wolff. „Wir waren überrascht, dass so viele andere Fahrer auf den harten Reifen starteten.“ Zum Beispiel beide Ferrari-Fahrer. Carlos Sainz und Charles Leclerc sollten darauf so lange wie möglich fahren und einen Overcut ausführen. Es gelang ihnen nicht. Sainz wurde in Runde 33 von Hamilton in die Box gezogen. Der Spanier ärgerte sich, dass sein Team ihn nicht weiterfahren ließ. Die Scuderia traf aber die richtige Entscheidung. Hamilton flog auf frischen Reifen. „Wir mussten reagieren, um zu verhindern, die Position zu verlieren“, rechtfertigte Teamchef Frédéric Vasseur.

Warum war Alpine so stark?

Alpine mischte bei der Vergabe um die Pole-Position mit. Ocon fühlte sich pudelwohl in seinem Auto. „Schon im Simulator hatte es sich gut angefühlt. Wir haben es über die Trainings dann stetig verbessert.“ Die Balance stimmte, der Alpine bekam die Reifen zuverlässig ins Arbeitsfenster – und das lässt das Vertrauen der Fahrer wachsen. Das zählt in Monte Carlo besonders. So überperformte der französische Nationalrennstall und holte 21 Punkte. „Der Fahrer macht auf diesem Kurs einen größeren Unterschied. Wer bereit ist, Risiken zu nehmen und Kurven zu schneiden, ist schnell“, beurteilte Alpine-CEO Laurent Rossi.

Sein Schützling Ocon zeigte auch im Rennen eine beinahe fehlerfreie Vorstellung. „Das ist das Wunderbare an Esteban: Er bricht unter Druck nicht.“ Der war nicht klein, mit Sainz im Rückspiegel auf trockener Strecke und den Mercedes auf nasser Fahrbahn. Trotz eines leicht angeschlagenen Autos bot Ocon keine Angriffsfläche. Nach einem Treffer von Sainz im Heck fuhr er ab Runde 11 mit ein paar Punkten weniger Abtrieb. Das Timing der Boxenstopps passte.

Was war mit Ferrari und Mercedes los?

Der rote Rennwagen hüpfte über Bodenwellen, der runderneuerte Silberpfeil nahm seine Reifen stärker ran als üblich. Für Mercedes kam der Regen daher gelegen. „Unser Reifenverschleiß war höher als bei der Konkurrenz. Der Regen hat uns etwas geschmeichelt“, urteilte Teamchef Wolff. Russell erwischte es am besten. Er legte seinen einzigen Stopp in die Regenphase und sah sich für einen kurzen Augenblick sogar auf Podestkurs. Bis zu einem Patzer in Mirabeau. Dort schlüpften ihm Ocon und Hamilton durch, die ebenfalls in Runde 54 Intermediates bekommen hatten. „Wir waren gut mit dem Timing. Vielleicht hätte uns eine Runde früher sogar auf das Podium gebracht“, überlegte Wolff.

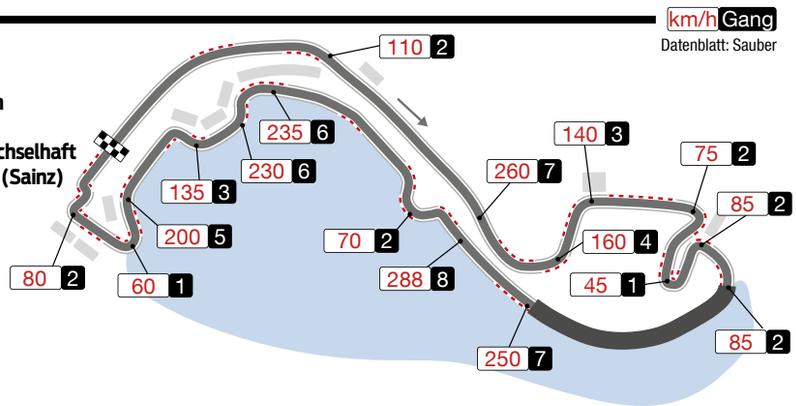
Ferrari zögerte den Tausch auf Intermediates bis Runde 55 heraus. Durch die Wechsel der Gegner waren Sainz und Leclerc Dritter und Vierter. Die Scuderia hoffte vergeblich auf Unfälle im Feld, die VSC-Phasen auslösten oder ein echtes Safety Car brachten. Dann hätte man profitiert. Aber das Glück hat Ferrari schon lange nicht mehr auf seiner Seite. So reiste man mit gesenktem Kopf ab. ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

GP MONACO: 6. VON 22 LÄUFEN, 28. MAI 2023

STRECKENDATEN

Streckenlänge:	**3,337 km**
Runden:	**78**
Distanz:	**260,286 km**
Zuschauer:	**80 000**
Wetter:	**25 Grad, wechselhaft**
Topspeed Rennen:	**288,7 km/h (Sainz)**
Gangwechsel/Runde:	**50**
Volllastanteil:	**53 %**
Pole-Position 1. Kurve:	**114 m**
Safety-Car-Phasen:	**0**
Führungswechsel:	**0**



FAHRER-WM

	Fahrer	Siege	Punkte
1.	Verstappen	4	144
2.	Pérez	2	105
3.	Alonso		93
4.	Hamilton		69
5.	Russell		50
6.	Sainz		48
7.	Leclerc		42
8.	Stroll		27
9.	Ocon		21
10.	Gasly		14
11.	Norris		12
12.	Hülkenberg		6
13.	Piastri		5
14.	Bottas		4
15.	Zhou		2
16.	Tsunoda		2
17.	Magnussen		2
18.	Albon		1
19.	De Vries		0
20.	Sargeant		0

KONSTRUKTEURS-WM

	Team	Siege	Punkte
1.	Red Bull	6	249
2.	Aston Martin		120
3.	Mercedes		119
4.	Ferrari		90
5.	Alpine		35
6.	McLaren		17
7.	Haas		8
8.	Alfa Romeo		6
9.	Alpha Tauri		2
10.	Williams		1

QUALI-DUELLE

Verstappen – Pérez	4:2
Hamilton – Russell	2:4
Leclerc – Sainz	4:2
Norris – Piastri	5:1
Gasly – Ocon	2:4
De Vries – Tsunoda	1:5
Alonso – Stroll	6:0
Albon – Sargeant	6:0
Bottas – Zhou	4:2
Hülkenberg – Magnussen	4:2

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Runden	Zeit/Rückstand	Schnellste Runde
1.	**Verstappen**	78/78[1]	1:48.51,980 h = 143,452 km/h	1.16,604 min
2.	**Alonso**	78	+ 27,921 s	1.16,674 min
3.	**Ocon**	78	+ 36,990 s	1.16,528 min
4.	**Hamilton**	78	+ 39,062 s	1.15,650 min
5.	**Russell**[2]	78	+ 56,284 s	1.16,798 min
6.	**Leclerc**	78	+ 1.01,890 min	1.15,773 min
7.	**Gasly**	78	+ 1.02,362 min	1.15,831 min
8.	**Sainz**	78	+ 1.03,391 min	1.16,449 min
9.	**Norris**	77		1.17,844 min
10.	**Piastri**	77		1.17,513 min
11.	**Bottas**	77		1.17,824 min
12.	**De Vries**	77		1.17,561 min
13.	**Zhou**	77		1.16,926 min
14.	**Albon**	77		1.16,672 min
15.	**Tsunoda**	76		1.17,680 min
16.	**Pérez**	76		1.16,269 min
17.	**Hülkenberg**[3]	76		1.16,991 min
18.	**Sargeant**[4]	76		1.17,302 min
19.	**Magnussen**	70	Aufgabe (P 19)	1.18,351 min
20.	**Stroll**	53	Aufgabe (P 16)	1.17,769 min

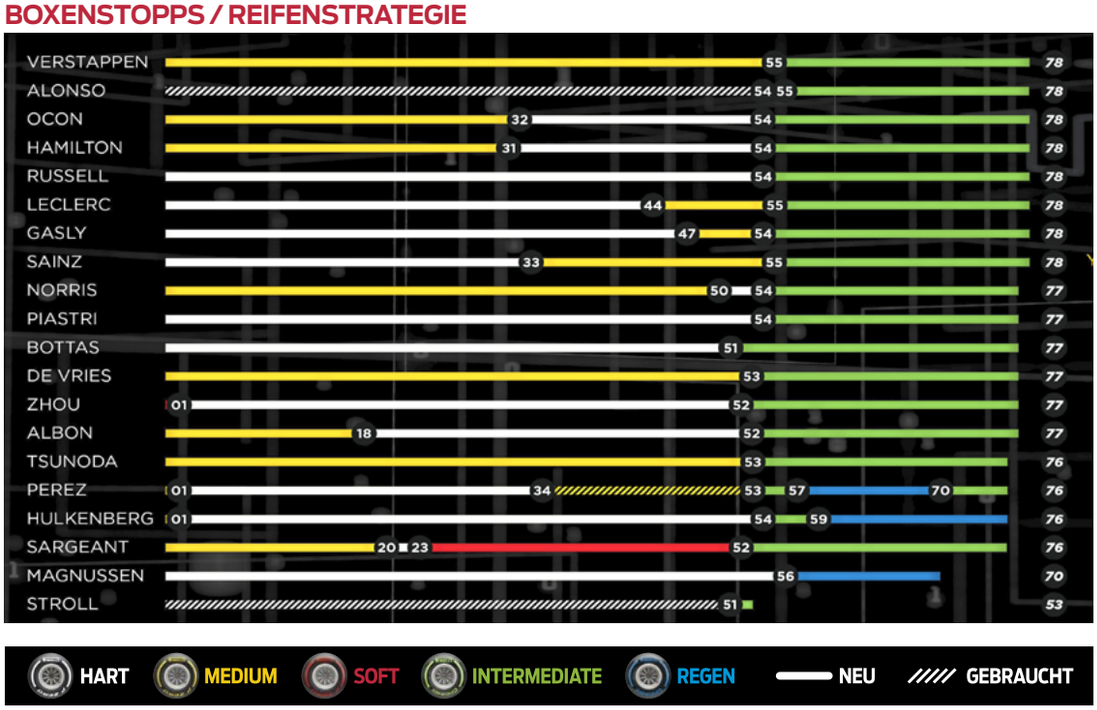
[1] Runden in Führung, Bestwerte in Rot [2] + 5 Sek.: unsicheres Fahren [3] + 10 Sek.: inkorrektes Absitzen einer Strafe
[4] + 5 Sek.: Speed-Limit Boxengasse

STARTAUFSTELLUNG

1	Max Verstappen, NL	11
2	Fernando Alonso, E	14
3	Esteban Ocon, F	63
4	Carlos Sainz, E	55
5	Lewis Hamilton, GB	18
6	Charles Leclerc, MC[1]	31
7	Pierre Gasly, F	44
8	George Russell, GB	81
9	Yuki Tsunoda, JP	10
10	Lando Norris, GB	27
11	Oscar Piastri, AUS	24
12	Nyck de Vries, NL	16
13	Alexander Albon, TH	20
14	Lance Stroll, CDN	77
15	Valtteri Bottas, FIN	1
16	Logan Sargeant, USA	22
17	Kevin Magnussen, DK	23
18	Nico Hülkenberg, D	21
19	Guanyu Zhou, CHN	4
20	Sergio Pérez, MEX	2

Startnummer
[1] + 3 Plätze: Blockade gegen Norris

BOXENSTOPPS / REIFENSTRATEGIE



User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

GP MONACO, FREIES TRAINING 1

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Carlos Sainz	Ferrari	1.13,372 min	26
2.	Fernando Alonso	Aston Martin	+ 0,338 s	28
3.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,663 s	27
4.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 0,666 s	27
5.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,721 s	24
6.	Max Verstappen	Red Bull	+ 0,872 s	26
7.	Lando Norris	McLaren	+ 1,095 s	25
8.	Esteban Ocon	Alpine	+ 1,213 s	29
9.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 1,281 s	28
10.	Alexander Albon	Williams	+ 1,294 s	32
11.	Valtteri Bottas	Alfa Romeo	+ 1,346 s	29
12.	Kevin Magnussen	Haas	+ 1,353 s	29
13.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 1,448 s	29
14.	Pierre Gasly	Alpine	+ 1,494 s	30
15.	George Russell	Mercedes	+ 1,694 s	24
16.	Nyck de Vries	Alpha Tauri	+ 1,711 s	33
17.	Oscar Piastri	McLaren	+ 1,820 s	32
18.	Logan Sargeant	Williams	+ 2,185 s	30
19.	Guanyu Zhou	Alfa Romeo	+ 2,312 s	25
20.	Nico Hülkenberg	Haas	+ 2,413 s	17

GP MONACO, FREIES TRAINING 2

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Max Verstappen	Red Bull Racing	1.12,462 min	30
2.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,065 s	33
3.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 0,107 s	22
4.	Fernando Alonso	Aston Martin	+ 0,220 s	32
5.	Lando Norris	McLaren	+ 0,444 s	18
6.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,498 s	29
7.	Sergio Pérez	Red Bull Racing	+ 0,529 s	30
8.	Valtteri Bottas	Alfa Romeo	+ 0,588 s	33
9.	Pierre Gasly	Alpine	+ 0,627 s	28
10.	Esteban Ocon	Alpine	+ 0,700 s	30
11.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 0,723 s	31
12.	George Russell	Mercedes	+ 0,729 s	32
13.	Guanyu Zhou	Alfa Romeo	+ 0,892 s	32
14.	Kevin Magnussen	Haas	+ 0,995 s	28
15.	Nico Hülkenberg	Haas	+ 1,058 s	33
16.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 1,179 s	22
17.	Nyck de Vries	Alpha Tauri	+ 1,201 s	34
18.	Oscar Piastri	McLaren	+ 1,211 s	30
19.	Alexander Albon	Williams	+ 1,755 s	10
20.	Logan Sargeant	Williams	+ 1,776 s	33

GP MONACO, FREIES TRAINING 3

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Max Verstappen	Red Bull	1.12,776 min	19
2.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 0,073 s	24
3.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 0,166 s	20
4.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 0,485 s	20
5.	Lando Norris	McLaren	+ 0,620 s	21
6.	Pierre Gasly	Alpine	+ 0,677 s	24
7.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,699 s	19
8.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,710 s	17
9.	Esteban Ocon	Alpine	+ 0,720 s	18
10.	Valtteri Bottas	Alfa Romeo	+ 0,745 s	20
11.	George Russell	Mercedes	+ 0,814 s	18
12.	Kevin Magnussen	Haas	+ 0,848 s	13
13.	Nico Hülkenberg	Haas	+ 0,874 s	16
14.	Fernando Alonso	Aston Martin	+ 0,921 s	18
15.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 0,962 s	21
16.	Guanyu Zhou	Alfa Romeo	+ 0,996 s	20
17.	Logan Sargeant	Williams	+ 1,075 s	19
18.	Alexander Albon	Williams	+ 1,154 s	23
19.	Oscar Piastri	McLaren	+ 1,222 s	18
20.	Nyck de Vries	Alpha Tauri	+ 1,411 s	24

GP MONACO, QUALIFIKATION

	Fahrer	Q1	Q2	Q3
1.	Max Verstappen	1.12,386 min	1.11,908	1.11,365
2.	Fernando Alonso	1.12,886	1.12,107	1.11,449
3.	Charles Leclerc	1.12,912	1.12,103	1.11,471
4.	Esteban Ocon	1.12,967	1.12,248	1.11,553
5.	Carlos Sainz	1.12,717	1.12,210	1.11,630
6.	Lewis Hamilton	1.12,872	1.12,156	1.11,725
7.	Pierre Gasly	1.13,033	1.12,169	1.11,933
8.	George Russell	1.12,769	1.12,151	1.11,964
9.	Yuki Tsunoda	1.12,642	1.12,249	1.12,082
10.	Lando Norris	1.12,877	1.12,377	1.12,254
11.	Oscar Piastri	1.13,006	1.12,395	
12.	Nyck de Vries	1.13,054	1.12,428	
13.	Alexander Albon	1.12,706	1.12,527	
14.	Lance Stroll	1.12,722	1.12,623	
15.	Valtteri Bottas	1.13,038	1.12,625	
16.	Logan Sargeant	1.13,113		
17.	Kevin Magnussen	1.13,270		
18.	Nico Hülkenberg	1.13,279		
19.	Guanyu Zhou	1.13,523		
20.	Sergio Pérez	1.13,850		

STATISTIK DES WOCHENENDES

39

So viele Siege hat Max Verstappen nach seinem Triumph in Monte Carlo auf dem Konto. Alle fuhr der Doppelweltmeister für Red Bull ein. Verstappen ist nun nach Siegen der erfolgreichste Pilot in der Geschichte des Rennstalls. Sebastian Vettel feierte 38 Erfolge mit Red Bull. Mark Webber deren neun, Daniel Ricciardo sieben und Sergio Pérez bislang fünf. Für Verstappen war es der achte Start-Ziel-Sieg der Laufbahn. Noch eine Info zum Dritten Esteban Ocon: Er war der erste Franzose nach dem Sieger Olivier Panis 1996 auf dem Monaco-Podium.

Max Verstappen sicherte sich seinen zweiten Monaco-Sieg

RENN-TICKER

START
Verstappen fährt auf Mediums los und hält die Spitze. Alonso verteidigt dahinter auf harten Reifen Platz 2 vor Ocon auf Mediums. Keine Platzwechsel in den Top 10. Hülkenberg trifft in Kurve 5 Sargeant und wird mit fünf Sekunden bestraft.

RUNDE 11
Verstappen führt 3,3 Sekunden vor Alonso. Ocon ist schon 12,4 Sekunden zurück. Sainz verliert die Geduld. Ein Manöver in der Hafenschikane geht schief. Er trifft Ocons Alpine im Heck und beschädigt den Frontflügel. Beide können weiterfahren.

RUNDE 20
Ferrari will Alpine täuschen. Sainz wird aufgefordert, zum Reifenwechsel zu kommen. Ein billiger Bluff. Die Franzosen fallen nicht drauf rein.

RUNDE 31
Hamilton kommt zum Reifenwechsel. Einen Umlauf später biegt Ocon ab. In Runde 33 folgt Sainz. Verstappen, Alonso, Leclerc, Gasly und Russell dehnen ihren Stint aus. Sie bilden jetzt die Top 5.

RUNDE 44
Boxenstopp für Ferrari-Pilot Leclerc. Er rutscht auf die achte Stelle zurück. Die Fahrer werden davor gewarnt, dass es bald regnen könnte.

RUNDE 51
Mit Bottas und Stroll wechseln die ersten Piloten auf Intermediates. Zhou und Albon folgen. Die Hinterbänkler haben nichts zu verlieren.

RUNDE 54
Aston Martin ruft Alonso rein, gibt ihm aber Mediums statt Intermediates. Russell, Ocon, Hamilton wechseln auf profilierte Pirellis. Russell patzt in der Outlap in Mirabeau. Das kostet ihn das Podest.

RUNDE 55
Intermediates für Verstappen und Alonso. Auch die Ferrari-Fahrer kommen rein. In der Folge muss Verstappen seinen Red Bull nur noch nach Hause bringen. Sieg für ihn vor Alonso und Ocon.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

EINZELKRITIKEN

Max Verstappen – Red Bull Racing
Note: 10/10 – Ø 9,58
Da war alles Extraklasse. Von der Quali-Runde mit dem unglaublichen Sektor 3 bis zu einem souveränen Sieg unter schwierigsten Bedingungen. Mauerkontakte inklusive.

Sergio Pérez – Red Bull Racing
Note: 01/10 – Ø 8,08
So eine Blöße darf man sich nicht geben, wenn man Weltmeister werden will. Der Crash im Q1 war völlig unnötig. Und auch im Rennen häufte Pérez Fehler um Fehler an.

Charles Leclerc – Scuderia Ferrari
Note: 09/10 – Ø 8,58
Der Ferrari war in Monte Carlo ein störrisches Pferd. Ein Wunder, dass Leclerc damit die drittschnellste Quali-Runde drehte. Eine Strafe versetzte ihn auf Startplatz 6.

Carlos Sainz – Scuderia Ferrari
Note: 08/10 – Ø 6,75
In der Qualifikation verzweifelte Sainz am Timing im Q3. Am Sonntag machte der Spanier einen Fehler zu viel und haderte mit dem Zeitpunkt der beiden Boxenstopps.

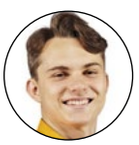
George Russell – Mercedes-AMG F1
Note: 06/10 – Ø 8,08
Am Samstag wollte Russell zu viel und fuhr zu aggressiv. Deshalb startete er drei Plätze hinter Hamilton. Ein Ausrutscher und eine Strafe kosteten den dritten Platz.

Lewis Hamilton – Mercedes-AMG F1
Note: 09/10 – Ø 7,33
Hamilton freundete sich schnell mit dem umgebauten Mercedes an. Fünfter in der Startaufstellung, Vierter im Rennen. Er war schneller als Ocon, kam aber nicht vorbei.

Esteban Ocon – Alpine
Note: 10/10 – Ø 6,66
Der Franzose fuhr sein bestes Rennen seit dem Ungarn-Sieg 2021 und belohnte sich mit einem Podium. Grundstein war eine tolle Q3-Runde, die Startplatz 3 einbrachte.

Pierre Gasly – Alpine
Note: 07/10 – Ø 6,58
Gasly stand im Schatten seines Teamkollegen. Er qualifizierte sich vier Plätze hinter Ocon und kam auch vier Positionen hinter seinem Landsmann ins Ziel.

Lando Norris – McLaren
Note: 08/10 – Ø 5,91
Der Q2-Crash geht auf seine Kappe. Zu viel mehr als den 10. Startplatz hätte es auch so nicht gereicht. Im Rennen überlebte Norris ohne Fehler. Die Belohnung waren Punkte.



Oscar Piastri – McLaren
Note: 07/10 – Ø 6,16
Zum zweiten Mal in der Saison fuhr Piastri in die Top 10. Und das bei seinem Monaco-Debüt. Auf Teamkollege Norris fehlten knapp zehn Sekunden. Das ist vertretbar.

Valtteri Bottas – Alfa Romeo Racing
Note: 07/10 – Ø 6,16
Bottas hoffte nach einem starken ersten Trainingstag auf mehr als nur das Q2. Vom 15. Startplatz sind Punkte schwierig. Bottas verfehlte die Top 10 um 15 Sekunden.

Guanyu Zhou – Alfa Romeo Racing
Note: 05/10 – Ø 5,83
In der Qualifikation reichte es nur für die letzte Reihe. Eine aggressive Strategie, gutes Timing für Regenreifen und eine fehlerlose Fahrt brachten Zhou bis auf Platz 13.

Fernando Alonso – Aston Martin
Note: 10/10 – Ø 9,58
Der Meister verfehlte die Pole-Position um 0,084 Sekunden. Im Rennen lag Alonso von der ersten bis zur letzten Runde auf Rang 2. Trotz eines überflüssigen Boxenstopps.

Lance Stroll – Aston Martin
Note: 04/10 – Ø 8,16
Ein Wochenende zum Vergessen. Es begann mit dem 14. Startplatz und endete mit Kollisionen und einem finalen Unfall. Stroll gab zu: „Ich habe fünfmal die Mauer getroffen."

Kevin Magnussen – Haas F1 Team
Note: 06/10 – Ø 6,83
Aus der vorletzten Reihe war Pokern angesagt. Magnussen blieb trotz Regen auf Slicks auf der Strecke, in der Hoffnung auf ein Safety Car. Es kam aber nicht.

Nico Hülkenberg – Haas F1 Team
Note: 06/10 – Ø 6,41
Die erste Strafe für eine sensationelle Startrunde war ein Witz. Die zweite für das falsche Absitzen der ersten Pech. Danach war die Nummer für Hülkenberg gelaufen.

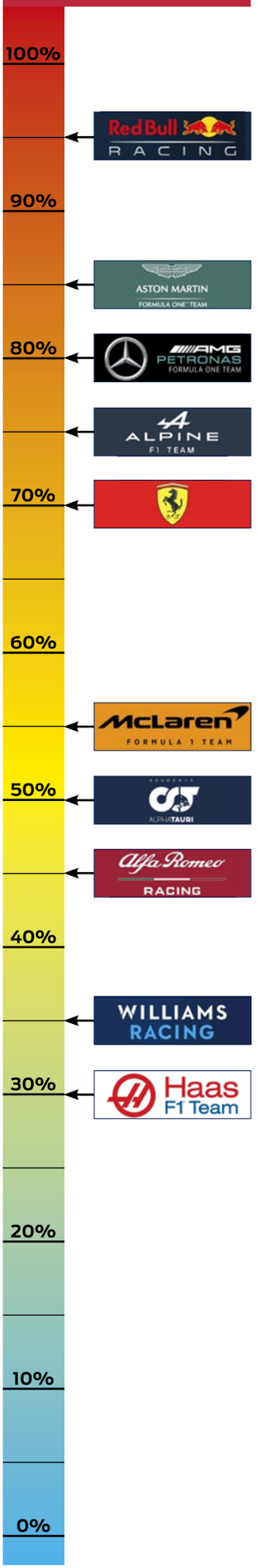
Yuki Tsunoda – Scuderia Alpha Tauri
Note: 08/10 – Ø 7,16
Die gute Serie von Tsunoda hält an. Am Samstag schaffte es der Japaner ins Q3. Im Rennen fuhr er ständig in den Top 10, bis ihn die Bremsen im Stich ließen.

Nyck de Vries – Scuderia Alpha Tauri
Note: 07/10 – Ø 5,75
Es war die bislang beste Leistung von De Vries bei Alpha Tauri. Aufstieg ins Q2 am Samstag, Platz 12 am Sonntag. Der Holländer verteidigte sich mit Händen und Füßen.

Alex Albon – Williams Racing
Note: 06/10 – Ø 6,83
Der Crash im ersten Training war unnötig. Er kostete im zweiten 48 Minuten Fahrzeit. Im Rennen haderte Albon mit seinen Reifen. Und der Wahl, auf Medium-Reifen zu starten.

Logan Sargeant – Williams Racing
Note: 04/10 – Ø 6,50
Sargeant kam ein paar Mal von der Strecke ab, machte aber nichts kaputt. Körnende Medium-Reifen und ein Plattfuß auf den harten Sohlen warfen ihn ans Ende des Feldes.

FORMBAROMETER



User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

AUS DEM FAHRERLAGER

RUSSELLS BESTE ZEIT

Seit Anfang des Jahres ist George Russell einer von elf Fahrern, die in Monte Carlo leben. Der Engländer schwärmt von seiner neuen Wahlheimat, obwohl das Leben in der Betonwüste für ihn eine große Umstellung war: „Ich komme vom Land. In England habe ich jeden Tag nur grauen Himmel und meinen Labrador gesehen. Hier in Monte Carlo entschädigt das Wetter für alles. Ich kann jeden Tag draußen trainieren. Für mich war das letzte halbe Jahr die beste Zeit meines Lebens."

ALONSO 2026 NOCH DABEI?

Wird Fernando Alonso 2026 im Alter von 44 Jahren noch an Bord sein, wenn das Aston-Martin-Honda Abenteuer beginnt? Der Spanier weiß es selbst nicht: „Ich kann heute nicht sagen, wie es mir 2026 gehen wird. Im Moment fühle ich mich schnell, fit und motiviert. Aber eines Tages werde ich aufwachen, und das wird nicht mehr der Fall sein. Wenn ich nicht mehr schnell genug bin, werde ich die Hand heben und meinen Platz einem anderen überlassen. In meinem Alter muss man sich auf das konzentrieren, was in Reichweite vor einem liegt."

HAAS WIRD 150

HaasF1 ist das jüngste Team im GP-Zirkus. Und trotzdem wurde es beim GP Monaco schon 150 Rennen alt. Bei den ersten 149 GP-Starts sammelte der von Guenther Steiner geformte US-Rennstall 242 Punkte, schaffte aber noch nie ein Podium.

WILHELM

Haas: Kein Punkt im 150. GP

TSUNODA IM FLUTCHAOS

Yuki Tsunoda lebt in Faenza. Der Japaner steckte in der Flutkatastrophe im Norden von Italien mittendrin im Chaos: „Der ganze Ort war überflutet. Das Wasser stand bis zu zwei oder drei Meter hoch in den Straßen. 70 Prozent oder mehr waren mit Schlamm bedeckt. Ich hatte zeitweise keinen Strom zu Hause. Bis jetzt kannte ich solche Bilder nur aus dem Fernsehen. Es live zu erleben, war eine Erfahrung, die Angst machte."

AUS FÜR STARS'N'BARS

Die berühmte Monte-Carlo-Kneipe Stars'n'Bars gibt es nicht mehr. Die Szene-Kneipe hinter dem Fahrerlager hat am 27. Januar ihre letzten Burger verkauft. Sie muss Platz machen für ein Projekt mit umweltfreundlicher Gastronomie.

MCLAREN IN SPEZIALFARBE

Die McLaren waren im Gedenken an ihre Siege beim GP Monaco, beim Indy 500 und den 24 Stunden von Le Mans dreifarbig lackiert. Oscar Piastri zeigte keine große Lust, es einmal in Indianapolis zu versuchen: „Ich habe in der Qualifikation gesehen, dass die mit 385 km/h in die erste Kurve reinfahren. Wenn da etwas schiefgeht, tut es wahrscheinlich weh. Fernando war ja in Indy, aber er hat nie die Mauer getroffen." Alonso korrigierte: „Ich hatte dort einen Unfall." Piastri fragte zurück: „Und, hat es wehgetan?" Darauf Alonso: „Ja, hat es."

VETTEL ZURÜCK

Das bekannteste Rennen der Formel 1 zieht die Stars und Sternchen an – und Sebastian Vettel. Der Ende 2022 zurückgetretene Weltmeister besuchte seine alten Kollegen. Vettel war aber nur freitags in Monte Carlo.

WILHELM

McLaren: MCL60 umlackiert

KOMMENTAR

Der Grand Prix von Monaco: Heiß geliebt, aber auch oft gehasst. Dazwischen gibt es nichts. Das ist der Stoff, der Legenden ausmacht. Mit dem Indy 500 und den 24 Stunden von Le Mans gehört die Stadtrundfahrt im Fürstentum zu den drei Ikonen dieses Sports. In Zeiten der Schnelllebigkeit und dem Hunger nach actionreicher Unterhaltung steht die große alte Dame des Motorsports immer mehr in der Kritik. Weil das Rennen am Samstag entschieden wird, weil Überholen fast unmöglich ist, weil der Grand Prix oft zum Schachspiel wird, bei dem man lange auf den Höhepunkt warten muss. Wenn er kommt, dann immer unerwartet und anders als man denkt. Diesmal dauerte es 54 Runden, bis der Regen kam. Leider schenken auch die Rechteinhaber von Liberty allzu oft denen ein Ohr, denen Tradition

WILHELM

Der Grand Prix in Monaco ist das bekannteste Rennen im F1-Kalender

egal ist und die den GP Monaco als ein Relikt der Vergangenheit sehen. Fast hätte die Formel 1 ihr Kronjuwel aus dem Kalender gekickt, wenn auch aus anderen Gründen. Monte Carlo pochte auf seine Privilegien. Einige davon musste der Veranstalter abgeben. Zum Beispiel den klassischen Zeitplan mit Training am Donnerstag und Ruhetag am Freitag. Ich finde, man sollte dem berühmtesten Event im Programm seine Eigenheiten nachsehen. Es ist gut, dass dieser Grand Prix anderen Gesetzen gehorcht. Das macht ihn zu dem, was er ist. Bei einem Überangebot an Rennen ist das Besondere ein Verkaufsargument. Ich halte es mit Nico Hülkenberg: Man muss sich darauf einlassen, dass die Entscheidung meistens schon in der Qualifikation fällt. Dass man am Sonntag oft eine Prozession erlebt, die sich erst auflöst, wenn das Unerwartete passiert. Ein Wetterwechsel, ein Unfall, ein schlechter Boxenstopp, ein Strategiefehler. Immer dann stellt sich das Rennen auf den Kopf, dann wird aus einem Langeweiler plötzlich ein Krimi. Das Warten auf diesen Moment macht den Reiz von Monte Carlo aus. Deshalb hoffe ich, dass der einzige authentische Stadtkurs auf ewig im Kalender bleibt. ■

Michael Schmidt
Redakteur

Ist der GP Monaco noch zeitgemäß? Schreiben Sie uns an: msa-lesertribuene@motorpresse.de

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Der zweite Anzug

Für Mercedes begann die Saison in Monte Carlo ein zweites Mal. Das Upgrade kam wegen der Imola-Absage unfreiwillig am falschen Ort. Was kann der runderneuerte Silberpfeil?

Von: **Michael Schmidt**

Das war ganz anders geplant. Eigentlich wollte Mercedes an seinem mutigen Konzept festhalten. Ein Auto ohne Seitenkästen. Das war ein Novum, fast so kurios wie die sechs Räder oder die hohe Nase von Tyrrell. Die eine Idee floppte im zweiten Jahr, die andere setzte sich durch, bis die Regeln 2022 dem Geniestreich von Jean-Claude Migeot ein Ende setzten.

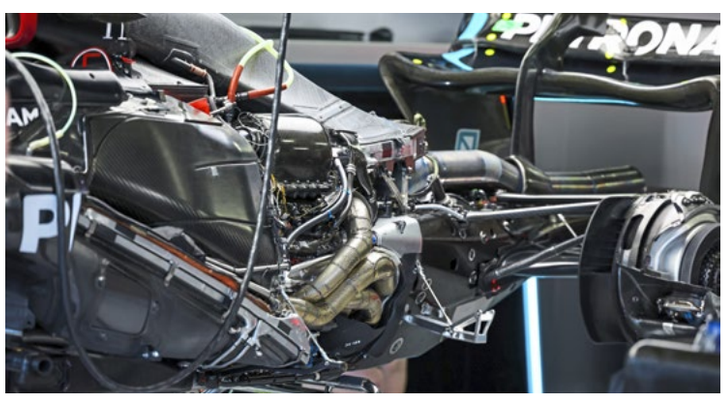
Als Mercedes mit Beginn der Groundeffect-Ära seinen W13 präsentierte, da war die erste Reaktion: Entweder dieses Auto fährt allen anderen davon oder es wird ein Schuss in den Ofen. Das Team, das acht Mal hintereinander Weltmeister wurde, präsentierte ein Konzept, bei dem die Seitenkästen weit zurückversetzt zu einer bescheidenen Ausbuchtung neben dem Cockpit verkümmerten. Die Konkurrenz reagierte reflexartig mit der Einschätzung, dass dieser Mercedes illegal sein musste.

> „Das neue Paket hat gut funktioniert. Es gab keine bösen Überraschungen. Aber erst in Barcelona werden wir eine genauere Vorstellung haben von dem, was es kann."
>
> Toto Wolff

Es wurde schnell klar, dass Mercedes sich verrechnet hatte. Der W13 funktionierte nur auf topfebenen Strecken, auf denen man mit minimaler Bodenfreiheit fahren konnte. Die große freie Fläche auf dem Unterboden, die durch die minimalistischen

WILHELM

Breite Seitenkästen: Eine Rampe wie beim Red Bull, Kiemen wie bei Alpine



WILHELM

Umbau der Kühler: Die Kühler liegen, anstatt zu stehen

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Technische Abnahme: Hamilton lässt sich von Ingenieur Evan Short das Mercedes-Upgrade erklären

WILHELM

Seitenkästen entstand, konnte nur durch die Verwendung von viel Material einigermaßen steif gehalten werden. Das ging aufs Gewicht.

Das lange Festhalten

Und trotzdem hielt Mercedes an dem ungewöhnlichen Auto fest. Der einzige Sieg des W13 in Brasilien bestärkte die Ingenieure in der Meinung, dass sie vielleicht doch richtig lagen, und dass die Probleme ausschließlich daher rührten, die Aerodynamik auf eine zu tiefe Fahrzeughöhe ausgelegt zu haben. Weil der Red Bull an der Hinterachse höher stand, adaptierten die Ingenieure ihren Exoten über den Winter auf mehr Bodenfreiheit.

Doch schon da wurde klar, dass man mit seinem eleganten Design in eine Sackgasse laufen würde. Die Konzepte der Konkurrenz versprachen mehr Potenzial. Der W14 war noch nicht richtig geboren, da wussten die Entscheidungsträger in Brackley bereits, dass ihr Auto im Lauf der Saison sein Aussehen deutlich verändern würde. Teamchef Toto Wolff kündigte schon bei der Präsentation des W14 einen Konzeptwechsel an.

Der Nachfolger des Autos, das im Vorjahr immerhin auf dem dritten Platz der Konstrukteurs-WM landete, übernahm die Mängel des Vorgängers. Es funktionierte nur in einem kleinen Arbeitsfenster. Diesmal mit mehr Bodenfreiheit. Wenn die Strecke eine andere Fahrzeughöhe verlangte, war die Aerodynamik nicht mehr so effizient wie in den Simulationen. 2022 waren möglichst ebene Strecken noch das perfekte Terrain für die Silberpfeile. In diesem Jahr kehrte sich das um. Die Neuasphaltierungen in Jeddah, Baku oder Miami waren Gift für Mercedes. Auf der welligen Strecke von Melbourne dagegen präsentierte sich der W14 in Bestform. Weil alle ihre Autos höher setzen mussten und darunter litten.

Bei den Testfahrten stellten die Mercedes-Ingenieure fest, dass Marktführer Red Bull eine Kehrtwende gemacht und sein Auto an der Hinterachse tiefer gesetzt hat als alle anderen. Damit war man in eine Falle gelaufen, aus der auch ein neues Design nicht im Handumdrehen die Lösung bringt. So kann das Facelift bestenfalls ein Neustart auf einer anderen Plattform sein aber nicht sofort ein ernsthafter Gegner für Red Bull.

Vor dem zweiten Rennen in Jeddah wurde der Konzeptwechsel abgesegnet, ab der ersten April-Woche gingen die neuen Teile in Produktion. Der runderneuerte W14 ist eine Kombination von Elementen vieler Autos. Und erst der Anfang. Das Auto wird sich nun schrittweise verändern, je nachdem, welche Erfahrungen die Ingenieure mit ihrer 180-Grad-Kehrtwende machen. „Es ist kein Allheilmittel, sondern der erste Schritt in eine neue Entwicklungsrichtung“, baut Toto Wolff möglichen Rückschlägen vor. Mercedes weigert sich, von einer B-Version zu sprechen. „Dazu hätten wir ein neues Chassis bauen müssen, aber das war im Rahmen des Kostendeckels nicht drin“, bedauert Wolff.

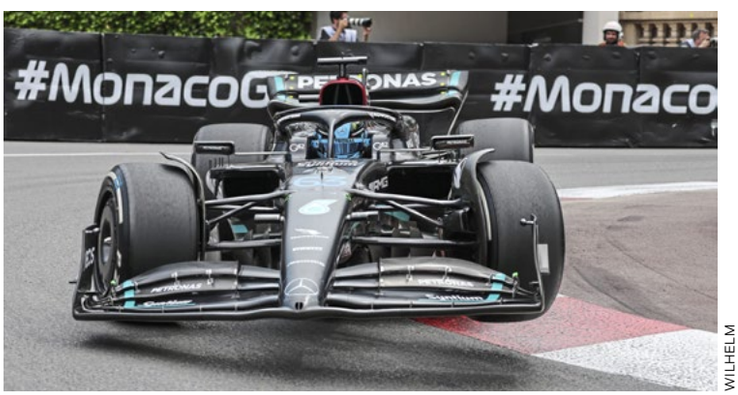
Der umgebaute Mercedes W14 unterscheidet sich auch optisch stark von seinem Vorgänger. Die Vorderachse wurde dem Red Bull nachempfunden. Der hintere obere Querlenker dockt eine Etage tiefer als der vordere am Chassis an. Das verhindert das Eintauchen des Autos beim Bremsen und hält die aerodynamische Plattform stabiler. Die Seitenkästen erinnern an den Alpine vor dessen Monaco-Facelift. Eine schmale Rampe mit Kühlausläss-en auf der Oberseite – der Red Bull RB19 und der Aston Martin AMR23 bauen da deutlich breiter.

Die vorderen Venturi-Kanäle und der Unterboden weisen eine neue Geometrie auf. Die Motorabdeckung, die ihre beiden Wülste neben der Airbox behielt, wurde an die Seitenkästen angepasst. Der Kühleinlass ist jetzt kein vertikaler Briefkastenschlitz mehr, sondern eine quadratische Öffnung, die sich unter der seitlichen Crashstruktur versteckt. Unter der Verkleidung wurden die Kühler in ihrer Form und Positionierung geändert.

Eigentlich sollte der neue Hoffnungsträger in Imola debütieren. Die Absage des Rennens verlegte die Premiere auf Monte Carlo. Nicht ideal, um eine Aussage über die Qualitäten des Autos zu treffen. „Das Beste ist, dass uns unliebsame Überraschungen erspart geblieben sind“, erklärte George Russell. Toto Wolff bezeichnete den Rückstand von drei Zehnteln auf die Pole-Position und die Plätze 4 und 5 als „solides Ergebnis“. Und er bittet um Geduld: „Wir werden ein paar Rennen abwarten müssen, bis wir genauer wissen, wo die Reise hingeht.“ ■

WILHELM

Den dritten Platz verschenkt: Ein Ausrutscher wirft Russell auf Platz 5 zurück



WILHELM

Neue Vorderachse: Anti-Dive-Technologie hält die Aero-Plattform stabil

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Formel 1

Standard oder nicht?

Nicht nur die Motoren ändern sich 2026. Das neue Antriebsreglement hat auch Auswirkungen auf Chassis und Getriebe. Die Formel 1 diskutiert gerade, ob es 2026 Standardgetriebe geben soll.

Von: **Michael Schmidt**

Das neue Motorenreglement für 2026 hat Einfluss auf das Chassis und die Kraftübertragung. Gedankenspiele mit einem CVT-Getriebe wurden aufgegeben. „Das Problem damit ist der Sound. Der Verbrenner würde immer mit der optimalen Drehzahl laufen. Das gäbe ein eintöniges Geräusch“, winkt der Formel-1-Technikchef Pat Symonds ab.

Das Getriebe für 2026 soll einfacher werden, nur noch sechs statt acht Gänge haben. Die Formel 1 hätte am liebsten Standardinnereien, die in einer Kassette in das Gehäuse geschoben werden. Das Getriebe ist heute kein Unterscheidungsmerkmal mehr. Das würde Kosten sparen, pro Team fünf Millionen Dollar. In Zeiten eines Kostendeckels ein gewichtiges Wort. Die Teamchefs sind mehrheitlich dafür, doch die Ingenieure haben Bedenken. Sie wollen, dass Getriebegehäuse und Differenzial frei bleiben, weil man dort noch Rundenzeit holen kann. Wenn die Innereien aber zu viel Platz beanspruchen, leidet die Kompaktheit des Gehäuses. ■

WILHELM

Die Formel 1 berät, welche die beste Lösung für das Getriebe ab 2026 ist

Formel 1

Elefantenhochzeit

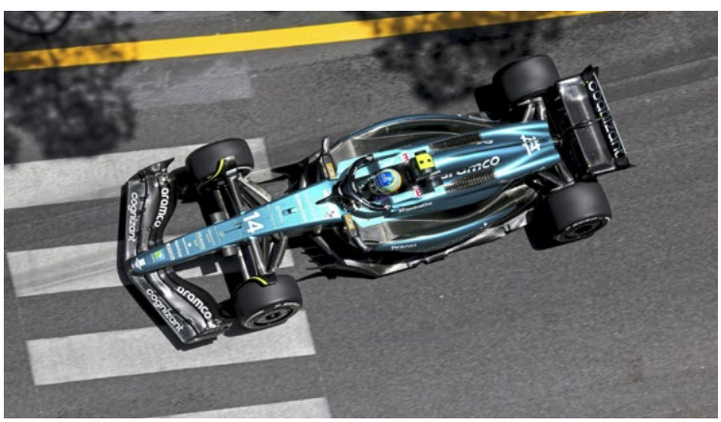
Mit Aston Martin und Honda schließen sich ab 2026 zwei Schwergewichte zusammen. Der Wandel in ein Werksteam ist der ultimative Schritt, um aus Aston Martin ein Siegerteam zu formen.

Von: **Michael Schmidt**

Aston Martin liegt im Fahrplan. Besitzer Lawrence Stroll wollte in fünf Jahren ein Team formen, das um die Weltmeisterschaft kämpft. Bis jetzt hat er Wort gehalten. Er fand mit Aramco und Cognizant zahlungskräftige Sponsoren, warb Top-Ingenieure von Red Bull und Mercedes ab, holte Fernando Alonso ins Boot und ließ eine supermoderne neue Fabrik bauen, in die das Team bis Mitte Juni gezogen sein wird. Der neue Windkanal und Simulator gehen 2024 ans Netz.

Der letzte Schritt in Richtung Unabhängigkeit war die Eheschließung mit einem Motorenhersteller. Honda macht Aston Martin ab 2026 zu einem Werksteam. „Die Integration des Motors in das Chassis wird bei der Komplexität der Antriebseinheiten eine noch größere Rolle spielen“, versichert Teamchef Mike Krack. Das bedingt den Aufbau einer eigenen Getriebeproduktion, die das Team 2009 eingemottet hatte. Der Vertrag mit Honda läuft zunächst über fünf Jahre. Die Japaner sehen in Aston Martin einen Partner mit dem „gleichen Spirit“. McLaren und Williams blitzten ab.

Für Honda macht die schnelle Kehrtwende nach der Ausstiegserklärung im Herbst 2020 Sinn. Koji Watanabe, Präsident von Honda Motorsport erklärt: „Der Elektroanteil an der Power wird drei Mal so hoch sein wie bisher. Wir werden zu 100 Prozent E-Fuels fahren. Effizienz ist Trumpf. Das sind auch in der Serie unsere Anforderungen.“ ■



WILHELM

Neue Allianz: Aston Martin verbündet sich in Zukunft mit Honda

NACHRICHTEN

WARTEN BIS JUNI

Der Reifenvertrag von Pirelli läuft Ende 2024 aus. Die FIA will bis zum 15. Juni bekannt geben, ob und wer sich außer Pirelli für die Zeit danach beworben hat. Gerüchte sagen, dass auch Bridgestone interessiert ist.

WILLIAMS IM GULF-DESIGN

Williams lässt seine Fans wählen. Bei den Rennen in Singapur, Japan und Katar werden die beiden FW45 in den Farben von Sponsor Gulf lackiert. Es ist nur noch nicht klar, wie das klassische Hellblau und die orangenen Streifen auf den Autos verteilt werden. Es gibt vier verschiedene Versionen, über die Fans in drei verschiedenen Runden abstimmen. Am 12. Juli will der Rennstall aus Grove das Ergebnis verkünden.

SERVOLENKUNG FÜR F2

Formel-1-Chef Stefano Domenicali und seine Frauenbeauftragte Susie Wolff drängen darauf, dass die Formel 2 künftig mit Servolenkungen ausgerüstet wird. Das würde Frauen eine bessere Chance in der Nachwuchsserie geben.

MCLARENS B-VERSION

Mercedes nennt das runderneuerte Auto nicht W14B, weil die Ingenieure darunter keine B-Version verstehen. Bei McLaren wird das anders sein. Weil der MCL60 mit dem nächsten großen Upgrade äußerlich anders aussehen wird, und es auch unter der Verkleidung zu einigen Veränderungen kommt. McLaren will seine B-Version in zwei Stufen ausrollen, zunächst in Österreich, dann beim Grand Prix in England. Ziel ist es, die aerodynamische Effizienz deutlich zu verbessern mit mehr Abtrieb und vor allem weniger Luftwiderstand.

ALPINE GREIFT AN

Alpine plant für die nächsten Wochen weitere Upgrades für die Aero und die Mechanik. Ziel ist es, den A523 tieferzulegen. Das bringt Abtrieb.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Frederik Vesti siegte in Monaco vor Théo Pourchaire und führt in der Fahrerwertung

XPB

Vesti übernimmt

Der Däne Frederik Vesti schnappte sich in Monaco den Sieg im Hauptrennen und ist neuer Tabellenführer. Im Sprint staubte Ayumu Iwasa ab. Jack Doohans Feuerunfall sorgte für eine Unterbrechung im Hauptrennen.

Von: **Joel Lischka**

Frederik Vesti fuhr die halbe Miete für seinen Triumph in Monte Carlo am Donnerstag ein. Der Mercedes-Junior stellte seinen Prema-Renner auf die Pole-Position – in Monaco noch wertvoller als auf anderen Kursen. Es war Vestis erste Pole der Saison. Die Formel 2 fuhr in den engen Gassen von Monte Carlo in zwei verschiedenen Quali-Gruppen, die per Losverfahren aufgeteilt wurden. Der geringere Verkehr sollte für weniger Staus und weniger gegenseitiges Behindern der Piloten sorgen.

Arthur Leclerc, Jehan Daruvala, Ayumu Iwasa und Clément Novak verformten ihre Autos dennoch und lösten mehrere Unterbrechungen aus.

Iwasa erbt Sprint-Sieg

Im Sprint stand Isack Hadjar dank Reversed Grid auf der Pole und setzte den Vorteil in die Führung um. Hinter dem Franzosen reihte sich mit Iwasa ein weiterer Red-Bull-Junior ein. Auf Platz 3 lag Daruvala. In der Hafenschikane sorgte Clément Novalak für eine Safety-Car-Phase. Der Franzose rauschte Kush Maini ins Heck und drehte den Inder um. Die folgenden Autos konnten teilweise nicht mehr ausweichen, und das Safety Car rückte aus.

Als das Rennen wieder freigegeben war, wurde Hadjar langsam. Zunächst vermutete der 18-Jährige am Funk einen Reifenschaden, doch Motorprobleme vereitelten den ersten Formel-2-Sieg. In Runde 23 musste das Safety Car nach einem Crash von Amaury Cordeel ein zweites Mal auf die Strecke. Iwasa ließ sich davon nicht beeindrucken und gewann den Sprint souverän vor Daruvala und Jak Crawford. Mit dem Sieg schob sich der Japaner bis Sonntag in der Fahrerwertung auf Rang 1.

Im Hauptrennen nutzte Vesti seine Pole-Position und führte das Feld als Erster in die Sainte Dévote. Victor Martins und Théo Pourchaire folgten auf den Plätzen 2 und 3. Die Positionen waren fürs Erste bezogen. Vesti teilte sich das Rennen ein, wie er im Anschluss sagte: „Ich hatte einen guten Start, dann ging es darum, die Reifen zu managen. Meine Pace richtete ich nach meinen Verfolgern aus."

In Runde 22 stopfte Jack Doohan sein Auto am Casino in die Leitplanke. Der Virtuosi-Renner blieb quer auf der Fahrbahn liegen. Zunächst schickte die Rennleitung das Safety Car auf die Strecke, unterbrach aber kurz darauf das Rennen. Doohans Auto entzündete sich und fackelte ab. Frederik Vesti behielt beim Restart die Konzentration und berichtete anschließend: „Nach dem Neustart war es ein Sprint über 15 Runden." Platz 2 erbte Pourchaire, weil Martins eine Durchfahrtsstrafe absitzen musste. Der Franzose war zu schnell an Doohans gestrandetem Auto vorbeigefahren. Das Podest komplettierte Zane Maloney. Vesti reist mit fünf Zählern Vorsprung auf Pourchaire nach Barcelona, der in Monaco trotz Krankheit wichtige Punkte holte. Der Schweizer Ralph Boschung ging in Monaco leer aus. ■

ERGEBNIS SPRINT

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Ayumu Iwasa	46.39,033 min
2.	Jehan Daruvala	+ 6,678 s
3.	Jak Crawford	+ 8,335 s
4.	Richard Verschoor	+ 8,820 s
5.	Zane Maloney	+ 10,978 s
6.	Jack Doohan	+ 14,635 s
7.	Victor Martins	+ 15,389 s
8.	Théo Pourchaire	+ 17,369 s
9.	Frederik Vesti	+ 18,411 s
10.	Enzo Fittipaldi	+ 18,801 s

HAUPTRENNEN

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Frederik Vesti	1:20.02,426 h
2.	Théo Pourchaire	+ 2,504 s
3.	Zane Maloney	+ 15.553 s
4.	Richard Verschoor	+ 21,623 s
5.	Dennis Hauger	+ 22,364 s
6.	Kush Maini	+ 25,317 s
7.	Roman Stanek	+ 27,368 s
8.	Victor Martins	+ 27,653 s
9.	Jak Crawford	+ 42,084 s
10.	Ayumu Iwasa	+ 44,372 s

F2-FAHRERWERTUNG

	Fahrer	Punkte
1.	Frederik Vesti	89
2.	Théo Pourchaire	84
3.	Ayumu Iwasa	69
4.	Kush Maini	49
5.	Dennis Hauger	48

RED BULL

Ayumu Iwasa jubelte über seinen Sprint-Sieg in Monaco

XPB

Théo Pourchaire musste die Tabellenführung abgeben

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Gabriele Minì feierte vor dem Schweden Dino Beganovic seinen ersten Sieg in der Nachwuchsklasse

XPB

Doppeltes M in Monaco

Josep María Martí und Gabriele Minì heißen die Sieger der Formel-3-Rennen in Monaco. Gabriel Bortoleto punktete im Fürstentum doppelt und verteidigte seine Tabellenführung. Minì ist nach dem Sieg erster Verfolger.

Von: **Joel Lischka**

Die wichtige Pole-Position für das Hauptrennen am Sonntag schnappte sich Gabriele Minì. Der Italiener deklassierte die Konkurrenz um mehr als eine halbe Sekunde. Das Sprintrennen nahm dank Reversed Grid Josep María Martí vom besten Startplatz aus in Angriff. Normalerweise hätte Grégoire Saucy ganz vorne gestanden. Doch der Schweizer kassierte eine Startplatzstrafe von drei Positionen. Saucy hatte sein Tempo bei gelber Flagge nicht ausreichend reduziert. Martí nutzte den Vorteil und blieb beim Start in Führung. Hinter dem Spanier verteidigte Leonardo Fornaroli Rang 2. Saucy überholte Taylor Barnard außenherum in Sainte Dévote und war Dritter. Johnny Edgar versenkte seinen MP-Motorsport-Renner in der ersten Kurve. Mehrere Autos konnten nicht mehr ausweichen. Darunter auch Sophia Flörsch, die ans Ende des Feldes zurückfiel. Eine Safety-Car-Phase war nötig.

In Runde 5 gab die Rennleitung das Rennen wieder frei. Franco Colapinto überholte Taylor Barnard in der Haarnadel und war neuer Vierter. Oliver Goethe hingegen misslang ein Überholversuch gegen Tommy Smith. Der Deutsche schubste den Australier vor dem Tunnel in die Bande und bekam eine Zehn-Sekunden-Strafe aufgebrummt.

Martí fuhr an der Spitze zu einem überlegenen Sieg. Fornaroli und Saucy vervollständigten das Podium.

Minì feiert am Sonntag

Gabriele Minì setzte im Hauptrennen seine Pole in die Führung um. Der daneben gestartete Dino Beganovic sortierte sich auf Rang 2 ein. Hinter dem Schweden behielt Teamkollege Paul Aron seine Startposition.

Noch in der ersten Runde beförderte Ido Cohen sein Auto in der Tabac-Kurve in die Leitplanke. Der Versuch, seinen Stallgefährten Oliver Gray zu überholen, missglückte. Das Safety Car rückte aus. Bernd Mayländer verschwand in Runde 5 von der Piste, und Minì blieb vor seinen Verfolgern. Der Alpine-Junior setzte sich mit dem Ferrari-Junior Beganovic von Paul Aron ab, auf den Luke Browning Druck ausübte, jedoch nicht vorbeikam.

In Runde 18 fuhr Sebastián Montoya Caio Collet aufs Hinterrad. Beide mussten das Rennen aufgeben. Minì gewann am Ende vor Beganovic und Aron. Tabellenführer bleibt Gabriel Bortoleto, der in Monaco zweimal in die Top 6 fuhr. Oliver Goethe und Sophia Flörsch sammelten keine Punkte. Letztere hat weiterhin null Zähler auf dem Konto. ■

ERGEBNIS SPRINT

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Josep María Martí	35.47,957 min
2.	Leonardo Fornaroli	+ 8,123 s
3.	Grégoire Saucy	+ 8,835 s
4.	Franco Colapinto	+ 9,324 s
5.	Taylor Barnard	+ 11,589 s
6.	Gabriel Bortoleto	+ 13,646 s
7.	Sebastián Montoya	+ 13,946 s
8.	Luke Browning	+ 14,579 s
9.	Caio Collet	+ 15,985 s
10.	Paul Aron	+ 17,915 s

HAUPTRENNEN

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Gabriele Minì	41.45,651 min
2.	Dino Beganovic	+ 0,452 s
3.	Paul Aron	+ 7,214 s
4.	Luke Browning	+ 7,563 s
5.	Gabriel Bortoleto	+ 19,495 s
6.	Franco Colapinto	+ 19,900 s
7.	Zak O'Sullivan	+ 20,978 s
8.	Taylor Barnard	+ 25,764 s
9.	Josep María Martí	+ 26,192 s
10.	Grégoire Saucy	+ 27,276 s

F3-FAHRERWERTUNG

	Fahrer	Punkte
1.	Gabriel Bortoleto	73
2.	Gabriele Minì	56
3.	Grégoire Saucy	47
4.	Dino Beganovic	46
5.	Paul Aron	38

XPB

Der Spanier Josep María Martí gewann den Sprint

XPB

Gabriel Bortoleto führt die Tabelle weiterhin an

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

LIQUI MOLY

Auto Bild DIE BESTEN MARKEN IN ALLEN KLASSEN Ausgabe 14/2023

LESERWAHL BEST BRAND 2023 KATEGORIE Schmierstoffe auto motor sport Ausgabe 8/2023

LESERWAHL BEST BRAND 2023 KATEGORIE Schmierstoffe Motor Klassik Ausgabe 4/2023

LESERWAHL BEST BRAND 2022 KATEGORIE AUTOMOBIL Öle/Schmierstoffe MOTOR SPORT aktuell Ausgabe 18/2023

LESERWAHL BEST BRAND 2022 KATEGORIE AUTOMOBIL Pflegemittel MOTOR SPORT aktuell Ausgabe 18/2023

Ich fahr besser mit LIQUI MOLY.

Das richtige Motoröl ist für den optimalen Betrieb Ihres Autos ein Muss. Ölwechseln deshalb auch Sie zu Deutschlands beliebtester Schmierstoffmarke und erfahren Sie den Unterschied.
www.liqui-moly.com

Ihr Auto ist nicht irgendeins.
Also nehmen Sie nicht irgendwas.
LIQUI MOLY bietet für jedes Fahrzeug das passende Motoröl.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

American Dream

Bei seinem zwölften Anlauf konnte Josef Newgarden den lang ersehnten ersten Indy-500-Erfolg feiern. Der Penske-Pilot kämpfte sich vom 17. Startrang nach vorne und nutzte das Chaos am Ende zu seinen Gunsten. Für einen Schreckmoment sorgte ein abgeschlagenes Rad, das knapp Fans verfehlte.

Von: **Philipp Körner**

Der ikonische Indianapolis Motor Speedway war für den US-Amerikaner Josef Newgarden lange Zeit ein grausamer Ort. Über viele Jahre erlebte der zweimalige Meister dort zahlreiche bittere Stunden und selbst sein vorher größter Erfolg, Rang 3 in der 2016er-Ausgabe, ist eher eine schmerzhafte Erinnerung. Damals verzweifelte der Youngster aus Tennessee in der Pressekonferenz: „Das Ergebnis bricht mir wirklich das Herz. Ich hatte zum ersten Mal das Gefühl, dieses Rennen gewinnen zu können. Solche Chancen gibt es hier nur sehr selten."

Sieben Jahre später sollte der mittlerweile zu einem Spitzenfahrer gereifte Newgarden dann die nächste ganz große Chance bekommen – und sie diesmal auf dramatische Art und Weise nutzen. Der Penske-Pilot berichtete:

> „Es gab heute zwei Optionen: Entweder gewinne ich oder ich knalle in die Mauer. Erfolg ist das Einzige, was in Indy zählt."
>
> Josef Newgarden

„Wir hatten die Möglichkeit, den Sieg zu holen, und ich war gewillt, mein Auto für den Erfolg zu riskieren. Es gab heute zwei Optionen: Entweder gewinne ich das Indianapolis 500 oder ich knalle in die Mauer. Der Erfolg ist das Einzige, was in Indy zählt. Diese Mentalität war heute besonders wichtig für mich."

In der Qualifikation sah es allerdings noch so aus, als ob dem Team des Speedway-Eigentümers Roger Penske der nächste dürftige Klassiker drohte. Josef Newgarden musste sich nur mit dem 17. Startplatz zufriedengeben. Will Power und Scott McLaughlin waren mit den Rängen 12 und 14 kaum besser aufgestellt. In den ersten Reihen des traditionell 33 Autos umfassenden Feldes glänzten derweil Chip Ganassi Racing und McLaren. Álex Palou, der mit größter Wahrscheinlichkeit vom erst- zum zweitgenannten Team wechseln wird, schnappte sich mit einem Rekord-Schnitt die Pole-Position. Alle weiteren Ga-

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

MOTORSPORT IMAGES

INDYCAR

Party: Über 330 000 Fans bevölkerten den Indianapolis Motor Speedway

INDYCAR

Abschied: Der Indy-500-Sieger Tony Kanaan trat zum letzten Mal an

INDYCAR

Chaos: Drei rote Flaggen stoppten das Renngeschehen – ungewollter Rekord

nassi-Stars schafften ebenfalls den Sprung in die Top 10. Vorjahressieger Marcus Ericsson war mit P10 der Langsamste im Quartett. Auch McLaren platzierte seine vier Racer geschlossen im vorderen Drittel. Die Speerspitze war Felix Rosenqvist auf der dritten Position. Zwischen Palou und ihm reihte sich der Niederländer Rinus VeeKay (Ed Carpenter Racing) ein. Santino Ferrucci startete im Auto der Indy-500-Legende A. J. Foyt als umjubelter Vierter.

Erst Tandem, dann Crash

Wie im vergangenen Jahr wechselte sich das Duo an der Spitze zunächst bei der Führungsarbeit ab. Dahinter gab es aber mehrere Überholmanöver im Windschatten. Besonders die Penske-Renner konnten sich dank eines guten Aero-Setups zügig vorkämpfen. Nach 50 von insgesamt 200 Runden lag Josef Newgarden schon auf dem neunten Rang. Zu diesem Zeitpunkt war Will Power als Siebter noch der beste Penske-Chevrolet. Doch ein Problem mit dem vom Fahrer aktivierten Balance-Werkzeug „Weight Jacker“ ließ ihn anschließend zurückfallen. In Person von Scott Dixon (Chip Ganassi Racing) geriet ein weiterer Meister früh in Schwierigkeiten: Ein stark vibrierender linker Hinterreifen hatte den Neuseeländer reichlich durchgeschüttelt und ihn so zahlreiche Plätze gekostet. Der Indy-500-Sieger des Jahres 2008 verpasste im restlichen Verlauf den Anschluss an die Spitze. Der finale sechste Rang war trotzdem eine recht gelungene Schadensbegrenzung.

Mit dem Beginn des zweiten Renndrittels gaben die McLaren das Renntempo vor. Felix Rosenqvist und Patricio „Pato“ O’Ward wechselten sich wie VeeKay und Palou vorne ab, um sowohl Sprit zu sparen als auch die in diesem Jahr sensibleren Reifen zu schonen. Das vormals führende Duo lieferte dann in der 95. Runde die skurrilste Situation des Sonntags, als VeeKay, der eigentlich Rinus van Kalmthout heißt, mit Palou am Ende der Boxengasse kollidierte. VeeKay hatte beim Burnout aus seiner Pit-Fläche heraus die Kontrolle verloren und bog so in den vor ihm herausbeschleunigenden Palou ab. Wegen der geringen Geschwindigkeit sollten beide allerdings weiterfahren können. Durch die Strafe für VeeKay und die Reparatur bei Palou waren die Siegchancen quasi dahin. Dank des Chaos zum Schluss konnte Palou immerhin in Form des vierten Rangs wertvolle Punkte einsammeln und die Tabellenführung behalten.

Das Wunder von Indy

Den ersten großen Wendepunkt der zweiten Rennhälfte brachte der Abflug von Romain Grosjean (Andretti Autosport) im 150. Umlauf. Wie im Vorjahr scheiterte der Franzose damit vorzeitig beim Saisonhöhepunkt der IndyCar. Die von ihm ausgelöste, zweite Neutralisierung splittete das Feld in zwei Strategie-Gruppen. Die eine verzichtete wegen ihres Services um die 15 Runden zuvor auf einen Zusatzbesuch, die andere nahm diesen trotzdem wahr. Unter anderem musste sich so Pato O’Ward hinten einordnen, doch die unerwartete Stopp-Chance glich ein vorheriges Tankdefizit aus.

Dementsprechend wurde mit Spannung erwartet, wie sich das Feld nach den finalen Stopps zusammensetzen wird. Für O’Ward erwies sich die Strategie als smart: Er setzte sich mit 17 verbleibenden Runden und frischeren Reifen in der effektiven Führung fest. Doch nur einen Augenblick später geriet der Sport in den Hintergrund. McLaren-Mann Felix Rosenqvist hatte in der Dirty Air von Josef Newgarden in Runde 185 sein Auto verloren und so eine verhängnisvolle Kette an Ereignissen ausgelöst. Nach gleich mehreren harten Mauerkontakten kreiselte der IndyCar-McLaren wild über die Strecke und touchierte dabei das linke Hinterrad von Kyle Kirkwood (Andretti Autosport), das durch die Wucht abbrach. Während das hoch aufsteigende Rad samt Anbauten den riesigen Fangzaun überflog, schlug Kirkwood mit großer Geschwindigkeit und 80 g in die SAFER Barrier der zweiten Kurve ein. Der rosa Dallara-Honda rutschte anschließend noch eine längere Strecke auf dem Kopf weiter.

Wie durch ein Wunder verpasste das runde Projektil sowohl die volle Tribüne als auch eine VIP-Suite und landete dazwischen auf einem Parkplatz. Erleichtert konnten die Offiziellen kurz darauf verkünden, dass ▷

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

INDYCAR

Wende: VeeKay drehte sich in Palou und raubte beiden so gute Siegchancen

MOTORSPORT IMAGES

Übermut: McLaren-Mann O'Ward hatte eine gute Strategie, aber verunfallte

INDYCAR

Duell: Newgarden rang Ericsson mit dessen Manöver von 2022 nieder

statt Menschen nur ein geparktes Auto getroffen wurde. Der weiße Chevrolet wurde vorne links ordentlich lädiert. Abseits davon sei ein Fan am Sonntag von Trümmern leicht verletzt worden. Er wurde im Medical Center der Strecke behandelt und zügig wieder entlassen. Kyle Kirkwood konnte nach dem Aufrichten selbstständig aussteigen und berichtete zunächst über leichte Knieprobleme. Im Anschluss an einen Medizin-Check verfolgte das Talent aus Florida das restliche Rennen in der Boxengasse und beruhigte nach dem Schockmoment samt Funkenflug: „Mir geht es gut, aber ich bin natürlich enttäuscht. Ich dachte, wir hätten heute gewinnen können."

Nach den Aufräumarbeiten unter Rot und der ominösen Radsuche brauchte O'Ward zwei Anläufe, um das Feld mit korrektem Speed in den Rennbetrieb zurückzuführen. Marcus Ericsson reagierte bei der Freigabe des zweiten Versuchs schnell und kassierte O'Ward noch vor der Start-Ziel-Linie ein. In der IndyCar signalisiert die grüne Flagge, dass Überholen schon erlaubt ist. Josef Newgarden antizipierte allerdings noch schneller und ging acht Runden vor Ende außen herum in Führung. Während der Penske-Pilot in der zweiten Kurve und auf der Gegengerade einen kleinen Vorsprung aufbaute, erschien O'Ward im Duell mit Ericsson zunehmend verzweifelter. In der dritten Kurve zog er dann mit Schwung auf die Innenbahn, die der Schwede durchaus nachdrücklich, aber nicht unfair schloss. Für den mexikanischen McLaren-Star ging so oder so der Platz aus. Sein Highspeed-Dreher endete samt der Siegträume in der Mauer.

Eigene Medizin geschluckt

Auch hier entschied sich die Rennleitung für eine rote Flagge, da das Durcheinander zusätzliche, teils heftige Kontakte hervorgerufen hatte. Alle Fahrer blieben unverletzt. Vier volle Runden standen noch an, als die IndyCar den Thriller wieder freigeben konnte. Doch das Feld schaffte es nicht mal geschlossen bis zur Start-Ziel-Linie: Ein reichlich absurder Auffahrunfall im hinteren Teil provozierte einen neuen Rekord von drei Rotflaggen-Unterbrechungen. Schnell war absehbar, dass nur noch eine Runde unter Grün machbar sein wird. Die Rennleitung analysierte die Reihenfolge beim Ausrufen der Neutralisierung demnach sehr genau. Klar war, dass Ericsson in Führung ging. Newgarden und Ferrucci fuhren allerdings fast auf Augenhöhe. Die Videoaufnahmen lieferten die passenden Argumente pro Newgarden – eine essenzielle Entscheidung für den Schlussspurt.

> Josef Newgarden führte insgesamt fünf Runden an. Nur zwei Sieger hatten weniger: Joe Dawson lag 1912 zwei Umläufe in Führung; Dan Wheldon brauchte 2011 nur eine Runde für den Erfolg.

Ericsson führte das stark dezimierte Feld mit seinem altbekannten Hin- und Herziehen in den letzten Umlauf. Newgarden ließ sich aber nicht abschütteln und nahm in der dritten Kurve sein Schicksal in die Hand. Mit genau demselben zackigen Manöver wie Ericsson zuvor verteidigte er die Last-Minute-Führung bis ins Ziel. Der während der bangen Minuten nach dem Rosenqvist-Crash noch komplett leise Speedway brach in donnernden Jubel aus, der ein zweites Mal startete, als Josef Newgarden durch eine Öffnung zu den Fans eilte und wild gefeiert wurde. Der Plan dafür sei laut Newgarden schon vorher entstanden. Er hatte dafür sogar im Vorfeld extra Stellen recherchiert.

Im zwölften Anlauf konnte sich der zweimalige Champion endlich zum Indy-500-Sieger krönen. Der erste Sieger aus dem Bundesstaat Tennessee erklärte sichtbar erschöpft: „Ich wollte unbedingt gewinnen. Das Indy 500 hat mir unfassbaren Druck auf die Schultern gelegt, der nun abfällt. Meine Titel und den Sieg kann ich auch deswegen nicht vergleichen, weil es einfach unterschiedliche Dinge sind."

Der geschlagene Vorjahressieger Marcus Ericsson war derweil recht angefressen. Er kritisierte die Entscheidung der Rennleitung, eine rote Flagge so kurz vor Ende auszurufen, recht unmissverständlich: „Ich finde die Entscheidung falsch. Es ist unsicher, ohne mehrere Aufwärmrunden zurück in den Rennbetrieb zu gehen. Ich werde aber diesbezüglich nicht mit der IndyCar argumentieren und werde damit leben müssen. Ich habe alles getan, was in meiner Macht stand. Mein letzter Restart war super. Er hat Josef überrascht, und ich konnte so die Führung in die erste Kurve hinein halten." Okay war für den Schweden hingegen die harte Gangart von Newgarden auf dem Weg zur Ziellinie. „Man muss das

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

tun, was es braucht, um dieses Rennen zu gewinnen. Mir war bewusst, dass er das Manöver zeigen wird, aber ich habe trotzdem versucht, auf ihn aufzuschließen. Am Ende war es zu wenig. Er hat einen guten Job gemacht."

Eine Frage der Show

Die Kritik von Ericsson am finalen Restart entfachte die altbekannte Diskussion über rote Flaggen zum Ermöglichen eines Schlussspurts. Die Serie selbst argumentierte, ihren Fahrern deutlich kommuniziert zu haben, alles für eine Zieleinfahrt unter Grün zu tun. Dies sei auch ein Thema in der Fahrerbesprechung gewesen. Tony Kanaan (McLaren), der zum letzten Mal beim Indy 500 antrat, sagte: „Natürlich hätte man das Rennen auch hinter dem Pace Car abschließen können. Aber es ging unter Grün zu Ende und erfüllte damit den Wunsch der Fans. Ich gewann unter neutralisierten Bedingungen, was damals nicht gut ankam. Natürlich darf Marcus in seiner Situation eine andere Meinung haben." Auch Santino Ferrucci, der lange vorne mitgekämpft hatte und als Dritter ordentlich Punkte sammelte, sah es pragmatisch: „Die IndyCar hat einen guten Job gemacht. Es wurde im Sinne der Fans entschieden." Stefan Wilson, der bei einem Crash am Montag nach der Quali eine Rückenverletzung erlitten hatte und im Rennen von Graham Rahal ersetzt wurde, brachte einen weiteren Punkt ein. Wenn sofort auf Rot entschieden worden wäre, hätte die Rennleitung mehr Zeit gehabt.

Wenig überraschend konnte sich Josef Newgarden mit den letzten Runden der 107. Ausgabe ziemlich gut abfinden. „Dieses Rennen hätte auf viele unterschiedliche Arten enden können, und man hätte immer über die Fairness diskutieren können. Ich bin dankbar, dass es so entschieden wurde. Wie es zustande kam, ist mir egal. Ich war oft genug auf der anderen Seite und werde mich sicher nicht beschweren."

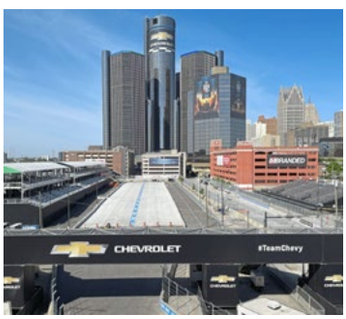
Trotz seines Siegs – der 19. für Roger Penske und der erste für Chevrolet seit 2019 – hat aber auch er etwas am Klassiker auszusetzen. „Das Zacken bis über die Linie der Boxengasseneinfahrt ist vollkommen legal. Sonst hat man durch den noch höheren Abtrieb des neuen Aero-Pakets keine Chance, sich zu verteidigen. Das Problem findet sich nicht beim Manöver, sondern bei unseren Autos." Die erhöhte Downforce durch Gurney-Kanten an verschiedenen Stellen des Fahrzeugs hätte zur Folge gehabt, dass das führende Duo sich leichter absetzen konnte. „Wir brauchen eine neue Formel, bei der keine Lücken aufreißen, aber gute Fahrer mit weniger Downforce einen Unterschied machen können." Damit würde auch der berüchtigte „Dragon Move" verschwinden, der mit dem Einzug des größeren Anpressdrucks ab 2019 zum Standard geworden ist.

Alles in allem fand der bekennende Milchliebhaber Josef Newgarden jedoch seinen Frieden mit dem Ort, der ihm elfmal zuvor das Herz gebrochen hatte.

Ein kleines Happy-End erlebte auch die Besitzerin des Chevrolet Cruze. Robin Matthews durfte nach dem Rennen für Fotos auf die legendären Ziegelsteine der Start-Ziel-Gerade und wurde danach vom Team des Speedway nach Hause gefahren. Jetzt muss sie nur noch ihrer Versicherung erklären, was ihr passiert ist. ■

STAND MEISTERSCHAFT

1.	Álex Palou	219 Punkte
2.	Marcus Ericsson	199
3.	Patricio O'Ward	185
4.	Josef Newgarden	182
5.	Scott Dixon	162
6.	Scott McLaughlin	149
7.	Alexander Rossi	145
8.	Romain Grosjean	139
9.	Will Power	131
10.	Colton Herta	130



DETROIT GRAND PRIX

Nächster Halt: Detroit (4. Juni)

ERGEBNIS 107. INDIANAPOLIS 500

6. SAISONLAUF DER INDYCAR

200 Runden à 2,5 Meilen = 500 Meilen

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Josef Newgarden	Team Penske/Chevrolet	2:58.21,9611 h	200
2.	Marcus Ericsson	Chip Ganassi Racing/Honda	+ 0,0974 s	200
3.	Santino Ferrucci	A. J. Foyt Racing/Chevrolet	+ 0,5273 s	200
4.	Álex Palou	Chip Ganassi Racing/Honda	+ 0,7638 s	200
5.	Alexander Rossi	McLaren/Chevrolet	+ 0,9934 s	200
6.	Scott Dixon	Chip Ganassi Racing/Honda	+ 1,4316 s	200
7.	Takuma Sato	Chip Ganassi Racing/Honda	+ 1,5770 s	200
8.	Conor Daly	Ed Carpenter Racing/Chevrolet	+ 1,8855 s	200
9.	Colton Herta	Andretti Autosport/Honda	+ 2,2248 s	200
10.	Rinus VeeKay	Ed Carpenter Racing/Chevrolet	+ 3,2648 s	200
11.	Ryan Hunter-Reay	Dreyer & Reinbold/Chevrolet	+ 3,4223 s	200
12.	Callum Ilott	Juncos Hollinger/Chevrolet	+ 4,0470 s	200
13.	Devlin DeFrancesco	Andretti Autosport/Honda	+ 4,7432 s	200
14.	Scott McLaughlin	Team Penske/Chevrolet	+ 5,0045 s	200
15.	Hélio Castroneves	Meyer Shank Racing/Honda	+ 5,4631 s	200
16.	Tony Kanaan	McLaren/Chevrolet	+ 5,7158 s	200
17.	Marco Andretti	Andretti Autosport/Honda	+ 8,9800 s	200
18.	Jack Harvey	Rahal Letterman Lanigan/Honda		199
19.	Christian Lundgaard	Rahal Letterman Lanigan/Honda		198
20.	Ed Carpenter	Ed Carpenter Racing/Chevrolet	Unfall	197
21.	Benjamin Pedersen	A. J. Foyt Racing/Chevrolet	Unfall	196
22.	Graham Rahal	Dreyer & Reinbold/Chevrolet		195
23.	Will Power	Team Penske/Chevrolet		195
24.	Patricio O'Ward	McLaren/Chevrolet	Unfall	192
25.	Simon Pagenaud	Meyer Shank Racing/Honda	Unfall	192
26.	Agustín Canapino	Juncos Hollinger/Chevrolet	Unfall	192
27.	Felix Rosenqvist	McLaren/Chevrolet	Unfall	183
28.	Kyle Kirkwood	Andretti Autosport/Honda	Unfall	183
29.	David Malukas	Dale Coyne Racing/Honda	Unfall	160
30.	Romain Grosjean	Andretti Autosport/Honda	Unfall	149
31.	Sting Ray Robb	Dale Coyne Racing/Honda	Unfall	90
32.	R.C. Enerson	Abel Motorsports/Chevrolet	Ausfall	75
33.	Katherine Legge	Rahal Letterman Lanigan/Honda	Unfall	41

NACHRICHTEN

AEROSCREEN-UPDATE

Beim letztjährigen Indy 500 hatte die IndyCar eine Überarbeitung des 2020 eingeführten Aeroscreen angekündigt. Am vergangenen Wochenende äußerte sich nun Tino Belli, der Aerodynamik-Direktor der Serie, zum Stand der für 2024 angepeilten zweiten Generation. „Die oben sitzenden 25,4 Kilogramm des Aeroscreen verschieben die Last in den Kurven stärker nach vorne rechts, wo wir schon vorher am Limit waren. Da können wir mit Aero-Änderungen kaum dagegenhalten." Stattdessen feilte die Serie zusammen mit den Zulieferern Pankl (Titanrahmen) und PPG (Scheibe) intensiv am Gewicht. Dank verbesserter Produktionsprozesse und einer anhand von Crash-Daten angepassten Struktur speckt der Rahmen rund 3,1 Kilogramm ab. Die Polycarbonat-Scheibe wird es künftig in zwei Varianten geben: Die aktuelle 9,6-Millimeter-Version bleibt für die Ovale, sonst schrumpft der Schutz um etwas mehr als drei Millimeter. Aktuell laufen Tests, Mitte des Sommers will man die Produktion starten.

STAND HYBRIDISIERUNG

Ursprünglich sollten 2024 sowohl der Hybrid-Zusatz als auch der neue 2,4-Liter-V6 debütieren. Aus Budgetgründen entschieden die IndyCar, Honda und Chevrolet, nur die Elektrifizierung umzusetzen. Das anfangs mit dem deutschen Zulieferer Mahle entworfene Superkondensator-Programm wurde nach Anlaufschwierigkeiten von den Motorenbauern übernommen, die es als Joint-Venture weiterentwickeln. Das Niedervolt-System ist durch die schnelle Energieabgabe besser für Ovale geeignet und wird „Push to Pass" ersetzen. Momentan ist man in der Prototypen-Phase. Nach der Saison sollen alle Teams zügig in den Testbetrieb einsteigen. Zudem wird diskutiert, ob es neue Entwicklungsfreiheiten beim 2,2-Liter-V6 geben kann.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Der siegreiche Frikadelli-Ferrari konnte seinen hohen Grundspeed in der kühlen Nacht halten

SB-MEDIEN

Wie Tag und Nacht?

Beim 24h-Rennen auf dem Nürburgring gab es drei große Gesprächsthemen im Fahrerlager: Erstens die BOP und damit zweitens auch die Performance-Unterschiede zwischen Tag und Nacht bei GT3-Autos mit Saug- und Turbomotoren sowie drittens das Thema Reifenschäden. Die Performance-Analysen zu den ersten beiden Punkten unterfüttern die Hypothesen mit Tatsachen.

Von: **Marcus Schurig**

Zuerst das Thema BOP in der GT3-Topklasse: Hat die BOP das 24h-Rennen entschieden? Einerseits nein, denn man muss ja erst mal fehlerfrei durchfahren, ohne Unfälle, Strafen, Reifenschäden oder Technikgebrechen. Andererseits hat sie das Ergebnis stark beeinflusst, denn einige Marken hatten Vorteile beim Speed, zum Beispiel der siegreiche Ferrari.

Die Hersteller analysieren im Nachgang zum Rennen die Daten, hier gibt es etablierte Kriterien, die aufzeigen, wer Vorteile hatte. Da wäre zunächst stumpf das Kriterium der schnellsten Rennrunde: Der siebtplatzierte Ferrari 296 GT3 von WTM Racing markierte hier die Bestzeit mit 8.08,006 Minuten, gefolgt vom siegreichen Frikadelli-Ferrari mit 8.09,546 Minuten. Die dritt- und viertplatzierten Mercedes verloren 3 bzw. 3,5 Sekunden auf Ferrari, der zweitplatzierte BMW 4,4 Sekunden, der Rutronik-Porsche auf Platz fünf 5,6 Sekunden. Das spricht für einen erklecklichen Speed-Vorteil bei Ferrari. Beim zweiten Faktor, der theoretisch schnellsten Rennrunde, wo die besten Sektorzeiten zu einer theoretischen Bestzeit aufaddiert werden, spricht eine ähnliche Sprache.

Rennspeed „gemanagt“?

Hier liegen die beiden Ferraris gemittelt bei 8.06 Minuten, der jeweils schnellste BMW und Mercedes verlieren eine volle Sekunde, Porsche und Audi verlieren hingegen über vier Sekunden.

In der dritten Kategorie ziehen Analytiker den Mittelwert der 20 Prozent der schnellsten Rennrunden – in diesem Fall 32 schnellste Runden – als Definition für den Nettospeed der GT3-Fahrzeuge heran. Traditionell ist der Unterschied hier kleiner als bei der schnellsten oder theoretisch schnellsten Rennrunde, was in der Natur der Sache liegt, weil mehr Runden in Betracht gezogen werden. Hier das Bild für das jeweils schnellste Auto einer Marke aus den Top 10:

> „Ferrari und Lamborghini waren eindeutig zu gut eingestuft, sodass sie ihre Performance im Rennen managen konnten.“
>
> Sebastian Golz, Porsche

Mercedes (#4): 8.14,606 min.
Ferrari (#30): 8.15,255 min.
Lambo (#27): 8.15,804 min.
BMW (#98): 8.15,837 min.
Porsche (#96): 8.18,607 min.

Bei dieser Betrachtung liegt ein Paket von vier Herstellern (Mercedes, Ferrari, Lambo und BMW) recht eng zusammen, die prozentuale Differenz liegt bei nur 0,25 Prozent oder 1,2 Sekunden pro Runde – bei einer Gesamtrundenzeit von 494 Sekunden. Das legt eine gewisse Ausgeglichenheit nahe, doch die Herstellervertreter verweisen darauf, dass besonders die italienischen Marken einen Puffer hatten, wie die schnellsten Rennrunden nahelegen. Was in der Theorie zur Folge hat, dass sie im Verkehr vorsichtiger agieren konnten, während andere Marken volle Lotte fahren müssen, um auf einen ähnlichen Schnitt zu kommen. Verknüpft man das Thema schnellste/theoretisch schnellste Rennrunden und das Mittel der 20 Prozent der schnellsten Rennrunden, dann hatten Ferrari und Lamborghini das größte Potenzial, um ihren Speed zu „managen“.

Das zweite Gesprächsthema war das Performance-Delta zwischen Sauger und Turbos. Die These: Die Turbos waren in der Nacht bei kühlen Bedingungen schneller als die Sauger, sprich Ferrari und BMW hatten Vorteile gegenüber Porsche, Mercedes oder Audi. Was sagen die Daten? Es ist schwierig, das Thema analytisch exakt zu fassen. Unser Daten-Experte hat das Rennen in drei Tranchen geteilt: Samstag (16.00 bis 21.00 Uhr), Nacht (23.00 bis 04.00 Uhr) und Sonntag (07.00 bis 12.00 Uhr).

Nachteil für Sauger?

Der siegreiche Ferrari büßte zwischen Samstagnachmittag und der Nacht nur sechs Zehntel beim gemittelten Speed ein, der zweitplatzierte BMW gewann sogar zwei Zehntel. Die beiden Top-AMG verloren acht Zehntel bzw. 3,5 Sekunden, was nahelegt, dass hier auch Setup und Reifenwahl eine Rolle spielten. Der beste Audi verlor eine knappe Sekunde, der Rutronik-911 sieben Zehntel. Sebastian Golz, GT3-Projektleiter bei Porsche, fasst die Sache so zusammen: „Der Ferrari und der Lamborghini waren eindeutig zu gut eingestuft, sodass sie ihren Speed managen konnten. Die Sauger verloren in der Nacht an Pace, was mit dem stark sinkenden Luftdruck in der Nacht zu tun hat, der am Nürburgring nicht Teil der BOP-Referenzierung ist. Den Temperaturfaktor bei diesem Nacht-Drop analysieren wir gerade noch.“

Stefan Wendl, Kundensportleiter bei Mercedes, verweist darauf, dass alle anderen 24h-Rennen in der Nacht einen Temperaturwechsel von warm auf medium verzeichnen, während am Nürburgring der Drop von medium auf kalt geht – ein weiterer Puzzlestein.

Beim dritten Thema, den Reifenschäden, gibt es noch keine neuen Infos: Michelin hat besonders wegen der Schäden bei Porsche, wie letzte Woche berichtet, eine interne Untersuchung aufgegleist, Ergebnisse sind aber vermutlich erst im Umfeld des 24h-Rennens in Le Mans zu erwarten. Final: Hat die BOP das Rennen entschieden? Ja, aber man muss auch erst mal durchfahren, um davon zu profitieren. ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Sportwagen-WM (WEC): ACO-Präsident Pierre Fillon bestätigt Wasserstoff-Klasse als dritte Topkategorie

Die Katze aus dem Sack

Unverhofft kommt oft: Der Präsident des WEC-Ausrichters ACO, Pierre Fillon, bestätigte bei seinem Besuch in Japan die Einführung einer dritten Topklasse für Fahrzeuge mit Wasserstoffantrieb. Eigentlich hätte diese Nachricht erst im Rahmen des 24h-Rennens in Le Mans Mitte Juni bekannt gegeben werden sollen.

Von: **Marcus Schurig**

Der ACO-Präsident Pierre Fillon reiste letzte Woche zum 24h-Rennen nach Fuji in Japan und bestätigte bei einer Toyota-Pressekonferenz die Einführung einer Topklasse für Fahrzeuge mit Wasserstoffantrieb. Für die Leser von Motorsport aktuell ist das eher eine Nicht-Nachricht, denn wir berichteten darüber erstmals zum WM-Lauf in Fuji 2022 – inklusive zahlreicher Updates, zuletzt in der MSa-Ausgabe 24/2023.

Anlass für die Ankündigung von Fillon war der Start eines Toyota Corolla mit H2-Verbrennungsmotor beim 24h-Rennen in Fuji. Auf die Frage, ob auch WEC und Le Mans an der Einführung interessiert seien, bestätigte Fillon die Schaffung einer dritten Topklasse für Wasserstoff-Fahrzeuge neben den etablierten zwei Topklassen LMH (WEC) und LMDh (IMSA). Der Franzose gab auch bekannt, dass dabei zwei technische Lösungen zugelassen werden: die heiße Verbrennung mit einem Motor und die kalte Verbrennung, also mit Nutzung einer Batterie ohne Verbrenner, auch bekannt als Brennstoffzelle – genau das hatte Motorsport aktuell bereits letzte Woche (MSa 24/2023, Seite 21) gemeldet.

MICHELIN

Der ACO startete sein Wasserstoff-Projekt Mission H24 vor vielen Jahren

Der Grund für den Split sind die unterschiedlichen Interessen der Hersteller: Toyota setzt wie auch das Kooperationsprojekt von Bosch und Ligier auf einen H2-Verbrennungsmotor, Hyundai ist wie berichtet weiter interessiert an einer Teilnahme, jedoch mit Brennstoffzellen-Technik. Die drei Topklassen sollen ab 2026 über eine BOP auf ein Performance-Niveau angepasst werden. Das wird allerdings knifflig: Die Wasserstoff-Hypercars wiegen 200 Kilo mehr als die LMH/LMDh, sie benötigen eine längere Tankzeit und der Kühlbedarf für den Antrieb liegt drei- bis viermal so hoch wie in den beiden Topklassen LMDh und LMH. Weitere Details will der ACO bei seiner Pressekonferenz am 9. Juni in Le Mans bekannt geben. ■

SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

GT MASTERS MIT 15 AUTOS?

In einer Woche steht der Auftakt zum ADAC GT Masters in Hockenheim im Rahmen des Porsche Festival of Dreams an. Bisher gibt es noch keine offizielle Starterliste. Man rechnet aber etwa mit 15 Autos. „Damit wären wir zufrieden", sagt ADAC-Motorsportchef Thomas Voss. Das Problem einiger Teams: Sie suchen noch Fahrer. Es gibt wohl auch einige Anfragen für Gaststarts.

SPA: MANTHEY-AUFGEBOT

Manthey hat die Fahrer für das 24h-Rennen Spa bekannt gegeben. Julien Andlauer, Kévin Estre und Laurens Vanthoor greifen beim Ardennen-Klassiker für das Team ins Lenkrad.

WEC: NEUER TOYOTA-JUNIOR

Der Japaner Ritomo Miyata wurde als neuer Nachwuchs-Pilot für das WEC-Programm mit dem Hypercar GR010 Hybrid bekannt gegeben. Miyata soll im ersten Schritt die Simulatorarbeit beim WM-Werksteam Toyota Gazoo Racing Europe in Köln unterstützen. Der 23-jährige Japaner startete bisher in der GT500-Topklasse der japanischen GT-Serie sowie in der japanischen Super Formula, der höchsten Formelklasse in Japan.

HOHE GÄSTE IN LE MANS

Der Le-Mans-Veranstalter ACO hat für den 100. Geburtstags-Event des 24h-Rennens in Le Mans Mitte Juni den neunfachen Le-Mans-Sieger Tom Kristensen als Grand Marshal bekannt gegeben, der Däne wird folglich das Feld in die Einführungsrunde anführen. Die bekannte Spirit-of-Le-Mans-Trophäe geht 2023 an den ehemaligen CEO und jetzigen Aufsichtsratsvorsitzenden von Toyota, Akio Toyoda.

24h-SPA-TEST: AUDI VORNE

Beim offiziellen Vortest zum 24h-Rennen in Spa, das traditionell den Saisonhöhepunkt für den Endurance Cup der GTWC Europe und die Intercontinental GT Challenge (IGTC) bildet, setzten zwei Audis die Bestmarke. Erstmals gab es ein technisches Scrutineering, um Performance-relevante Faktoren wie Fahrwerkshöhe und Sturzwerte zu kontrollieren, dazu hatte Pirelli einen leicht modifizierten Reifen im Gepäck, um die höheren Lasten beim Thema Abtrieb zu covern. Parallel wurden die Track Limits ebenfalls überwacht, sodass der Veranstalter ACO in diesem Jahr gute und taugliche Referenzpunkte für die Erstellung der Balance of Performance (BOP) fürs Rennen vorfand.

SRO

PEUGEOT: NEUER JUNIOR

Wie Toyota (siehe links) hat auch Peugeot einen neuen Junior-Piloten für sein WEC-Programm mit dem Hypercar 9X8 bekannt gegeben: Der Däne Malthe Jakobsen gewann im letzten Jahr den Titel in der European Le Mans Series (ELMS) und überzeugte auch beim Rookie-Test in Bahrain, der nach dem WM-Finale im November stattfand.

IMSA: WTR MIT ZWEI ACURA

Das Acura-Team des Südafrikaners Wayne Taylor wird in der nächsten Saison in Zusammenarbeit mit Andretti Racing zwei Acura ARX-06 in der nordamerikanischen IMSA-Serie an den Start bringen. Taylor hatte bereits beim IMSA-Saisonstart in Daytona angedeutet, dass er eine Aufstockung auf zwei Acura-LMDh für die Saison 2024 anstrebe. Die Frage, ob er mit Acura auch in Le Mans antreten darf, ist aber weiter offen.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Topfavorit Toyota: Vier von fünf Saisonsiegen feierten Rovanperä, Ogier & Evans

ROESELER

Volle Härte

Von wegen Sommer, Sonne, Leichtigkeit: Zum Jubiläum haben sich die Organisatoren des italienischen WM-Laufes auf Sardinien einiges einfallen lassen. Darunter die auf 50 Kilometer Länge angewachsene Kult-Prüfung „Monte Lerno“, die schon am ersten Rallyetag auf dem Programm steht.

Von: **Reiner Kuhn**

Bei manch einem sind die Wunden noch nicht geleckt, auch für größere Weiterentwicklungen blieb kaum Zeit. Schließlich sind die WM-Teams nur zehn Tage nach der Rallye Portugal in Italien eingetroffen und müssen am Wochenende erneut auf mitunter sandigen, meist staubigen und spätestens im zweiten Durchgang extrem rauen Schotterpisten ran.

Da alle Hersteller Portugal und Sardinien als Doppelpack verlinkt haben und daher mit den gleichen Chassis antreten müssen, versucht Hyundai am in Portugal schwer zu bändigenden i20 über geänderte Differenzial- und Dämpfer-Einstellungen mehr Grip zu finden. M-Sport gönnte Ott Tänak, der hier 2017 seinen ersten WM-Sieg feierte und im Vorjahr im Hyundai siegte, auch im Hinblick auf Kenia und die weiteren Schotterläufe einen der raren Testtage. Toyota musste nach Evans’ Portugal-Crash einen neuen Hybrid-Yaris auf- und den dritten Werkswagen von Katsuta für Sébastien Ogier umbauen. Während Weltmeister Kalle Rovanperä nach seinem ersten Saisonerfolg die Tabelle anführt und zuerst auf die Bahn muss, sollte Dani Sordo, hier 2021 und 2022 im Hyundai siegreich, von der siebten Startposition profitieren.

Brutaler Freitag

Seit 2004 und damit zum zwanzigsten Mal wird die Rallye Italien auf Sardinien ausgetragen. Zum Jubiläum wechselt der Servicepark turnusmäßig von Alghero nach Olbia. Auf dem Programm stehen 1170,06 Gesamtkilometer mit 19 Wertungsprüfungen über insgesamt 322,75 WP-Kilometer. Besonders anspruchsvoll ist der Freitag mit der zweimal zu absolvierenden und auf exakt 49,90 Kilometer verlängerten Kult-Prüfung „Monte Lerno“, die damit allein länger ist als die vier Sonntags-Prüfungen zusammen.

ROESELER

Auf Sardinien eine Macht: Ott Tänak

Die Spitze des 74 Teilnehmer zählenden WM-Feldes bilden neun Rally1-Hybride von Ford (2), Hyundai (3) und Toyota (4). Von den 44 Teams der zweiten Liga gehen 39 in der breit und bestens besetzten WRC2 auf Punktejagd (siehe Randspalte).

Sieben der elf WRC3-Teams sind für die Junioren-WM eingeschrieben. Fabio Schwarz, Sohn von Ex-Werksfahrer Armin Schwarz, startet wie in Kroatien außerhalb der WRC3 und geht deshalb im Hinterfeld vor sieben Rally4- und zwei Rally5-Fahrern ins Rennen. ■

WM-NACHRICHTEN

PIRELLI ARBEITET AN STABILEREN REIFEN

Für den turnusmäßigen Test künftiger Reifen suchte sich Pirelli die als besonders hart geltende und in diesem Jahr nicht auf dem Programm stehende WP Osilo-Torgu auf Sardinien aus. M-Sport-Pilot Pierre-Louis Loubet soll den ganzen Samstag neue Konstruktionen und Mischungen getestet und dabei kaum Reifenschäden verzeichnet haben.

WRC2: NIRGENDS GEHT ES ENGER ZU

Beim Auftakt in Monte Carlo feierte Tabellenführer Yohan Rossel (Citroën) mit nur 0,5 Sekunden Vorsprung auf Nikolay Gryazin (Skoda) den knappsten WRC2-Sieg der Geschichte. Den zweitknappsten besorgte Gus Greensmith in Portugal, als er Oliver Solberg mit 1,2 Sekunden Vorsprung auf Platz 2 verwies. Sardinien scheint prädestiniert, um die Serie auszubauen. Huttunens Sieg über Mads Östberg 2021 mit 7,5 Sekunden rangiert auf Platz 10 der engsten WRC2-Siege, knapp davor Yuriy Protasovs Erfolg über Paolo Andreucci 2015 mit 5,6 Sekunden. Spannung ist also garantiert, schließlich wollen auch die ehemaligen WRC-Werkspiloten Andreas Mikkelsen (Skoda), Teemu Suninen (Hyundai) und Adrien Fourmaux (Ford) die zweite Liga aufmischen, um wieder aufzusteigen.

MASTERS CUP: KREMER MUSS KRÄFTIG PUNKTEN

Trotz fünf Siegen verlor Armin Kremer im Vorjahr den Gesamtsieg im FIA Masters Cup mit einem WM-Pünktchen – auch weil ihn die Technik in Portugal und Italien im Stich ließ. Das Déjà-vu in Portugal blendet der Mecklenburger aus: „Ich schaue nicht zurück, sondern nach vorne und werde alles dafür tun, um hier zu gewinnen.“ Neben Titelverteidiger Mauro Miele wollen das sieben weitere Konkurrenten verhindern. ■ RK

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Hyundai sucht nach Ersatz für den Anfang April tödlich verunglückten Craig Breen.

ROESELER

Rallye-WM

Wen lässt Hyundai ran?

Die Liste scheint nur auf den ersten Blick lang. Beim künftigen Teilzeitfahrer fürs dritte Werkscockpit hat Hyundai-Teamchef Cyril Abiteboul klare Entscheidungskriterien – und scheinbar einen Favoriten.

Von: **Reiner Kuhn**

Noch sind alle Augen auf die im Juni anstehenden WM-Läufe in Italien und Kenia gerichtet. Auch bei Hyundai, wo neben Thierry Neuville und Esapekka Lappi im dritten Auto Dani Sordo Platz nimmt. Für die darauffolgenden WM-Läufe in Estland und Finnland war der Anfang April tödlich verunglückte Craig Breen vorgesehen, der zuletzt in Schweden auf dem Podium stand und die ultraschnellen WM-Rallyes liebte.

Doch wer soll den Iren ersetzen? Die Zeit zur Entscheidung drängt. Namen will Hyundai-Teamchef Cyril Abiteboul nicht nennen. Nur so viel: „Erfahrung ist wichtig, noch wichtiger ist aber Talent. Wir suchen keinen Fahrer für die nächsten Rallyes, sondern auch für die nächste oder übernächste Saison“, verkleinert er damit den Kreis der möglichen Kandidaten. Während der 43-jährige Kris Meeke sich erst gar keine Hoffnungen macht, scheint auch der 33-jährige Andreas Mikkelsen nur geringe Chancen zu haben. Denn mit Oliver Solberg (21), Gus Greensmith (26) und Teemu Suninen (29) sind drei mehr oder weniger jüngere Fahrer auf dem Markt, die ebenfalls Erfahrung in einem Werksauto haben.

Letzterer saß am vergangenen Donnerstag zum zweiten Mal im Rally1-Hybriden und spulte in Finnland knapp 180 Testkilometer ab. „Ich bin gut zurechtgekommen, das gilt auch für das Nutzen des Elektro-Boost. Ich denke, meine Chancen stehen 50:50. Wer auch immer entscheidet, sollte berücksichtigen, dass mich in Finnland oder Estland niemand mit dem gleichen Auto geschlagen hat“, macht Suninen Werbung in eigener Sache.

Abiteboul gibt sich noch bedeckt: „Teemu ist aufgrund seines WRC2-Programms Teil unseres Fahrerpools und nicht zum ersten Mal im Rally1. Nun konzentrieren wir uns aber erst einmal auf die Rallye Italien.“ ■

WRC2

Citroën muss nachlegen

WRC2-Tabellenführer Yohan Rossel sieht nur eine Chance im Titelkampf: Sein C3 Rally2 braucht ein Schotter-Update.

Seine Siege beim Saisonauftakt in Monte Carlo und in Kroatien sind für Yohan Rossel auch ein Verdienst der gelungenen Weiterentwicklung des Citroën C3 Rally2. „Dank der neuen Lenkung, einem optimierten Motoren-Mapping und geänderten Dämpfer-Einstellungen sind wir auf Asphalt voll bei der Musik“, freut sich der WRC2-Tabellenführer.

Nicht aber auf Schotter: „Ohne neue Teile wird es nicht nur gegen den neuen Skoda, sondern auch gegen die weiterentwickelten Kundensportmodelle von Ford und Hyundai schwierig.“

Mangelnder Grip hat der 28-Jährige als Hauptproblem ausgemacht. „Wir brauchen neue Differenziale, vor allem hinten. Ich hoffe, dass Citroën wie angekündigt bis zum Sommer noch neue Teile homologiert. Dann muss man uns auch auf Schotter auf dem Zettel haben.“ ■ RK

ROESELER

Kaum Sieg-Chancen auf losem Untergrund: Rossel im Citroën C3 Rally2

Deutsche Rallye-Meisterschaft

Mohe künftig im Rally3

Nach sporadischen DRM-Gastspielen im Skoda Fabia Rally2 startet Carsten Mohe künftig im brandneuen Renault Clio Rally3.

Im Jahr 1993 debütierte der damals 20-jährige Carsten Mohe mit einem Renault Clio 16 V in der Deutschen Rallye-Meisterschaft (DRM).

Knapp 30 Jahre lang mischte der Sachse die nationale Topliga mit den verschiedensten Renault-Modellen vom Clio Williams, über den Clio und Megane Maxi, bis zum Clio S1600 oder dem Clio RS R3 auf. Doch mangels geeignetem Allradler griff der Renault-Händler in der Folge bei sporadischen Einsätzen auf einen Skoda Fabia Rally2 zurück. Damit ist jetzt Schluss.

Mohe erhält als einer der ersten Kunden den brandneuen Clio Rally3. „Nach ausführlichen Testfahrten haben wir uns die DRM-Rallyes Stemweder Berg und Saarland vorgenommen. Im Oktober soll dann der neue WM-Lauf durch Tschechien, Österreich und Bayern folgen“, schaut der 50-Jährige nach vorne. ■ RK

MOHE

Endlich ein Renault mit Allradantrieb: Mohe freut sich auf den Clio Rally3

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Die Porsche-Festspiele

Der weiße Schimmel vor dem bunten Einhorn: Toksport WRT feierte einen Doppelsieg im Sonntagsrennen

ADAC MOTORSPORT

Lamborghini und Porsche gaben zum Saisonauftakt der neuen DTM unter dem Dach des ADAC in Oschersleben den Ton an. Porsche feierte am Samstag sogar einen Vierfachsieg. Toksport-WRT-Pilot Tim Heinemann überrascht als Rookie mit der Tabellenführung.

Von: **Bianca Leppert**

Eigentlich wollte mich ja keiner so wirklich haben“, sagt Tim Heinemann, als er als neuer Meisterschaftsführender vor dem Pressesaal steht und mit den Journalisten plaudert. „Ich habe mich wie Valtteri Bottas gefühlt, der am Funk den Spruch ‚Fuck you, haters‘ brachte.“ Der 25-Jährige war in Oschersleben das Greenhorn im Einhorn. Über den in Regenbogenfarben folierten Toksport-WRT-Porsche wurde vor dem Saisonauftakt mehr wegen des Designs als wegen seiner Besetzung gesprochen. Zwei zweite Plätze des ehemaligen Simracers reichten jedoch, um als bester Pilot aus dem ersten DTM-Wochenende der Saison zu gehen.

Doch der Reihe nach. Für die DTM war es die Premiere auf dem sehr technischen Kurs in Oschersleben. Überholen ist Fehlanzeige.

„Keiner wollte mich so richtig haben. Jetzt habe ich mich wie Valtteri Bottas gefühlt, der diesen einen Funkspruch brachte.“

Tim Heinemann, Toksport WRT

Umso mehr Bedeutung hatte das Qualifying. Dafür erforderte es ein gutes Popometer. Denn die neuen Pirelli-Reifen benötigen einen speziellen und über mehrere Runden dauernden Aufwärmprozess. Entsprechend gewürfelt erschien so manchem das Ergebnis. René Rast (Schubert) landete als bester BMW auf Platz 8, bester Mercedes war David Schumacher (Winward) auf Platz 16. Maro Engel (Landgraf) kam nicht über Rang 20 hinaus.

22 Autos in sechs Zehnteln

Dafür spielte Lamborghini seine Stärke auf dem winkligen Kurs aus. Ein Déjà-vu aus dem ADAC GT Masters, wo ebenfalls die SRO für die Balance of Performance verantwortlich zeichnet. Die Philosophie von BOP-Macher Claude Surmont: Die Strecken werden in verschiedene Typen eingeteilt, wodurch das Pendel mal leicht zugunsten des einen, mal zugunsten des anderen ausschlagen

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

von Oschersleben

ADAC MOTORSPORT

Aitken überzeugte am Samstag, im Sonntags-Quali stolperte er über Verkehr

ADAC MOTORSPORT

Perera sorgte mit SSR Performance für den ersten Lambo-Sieg in der DTM

kann, aber nicht ständig Anpassungen gemacht werden müssen. 22 Autos in sechs Zehnteln und 24 in einer Sekunde sprechen ohnehin für sich. Franck Perera sicherte sich im SSR-Lambo schließlich die Pole, Jack Aitken im Emil-Frey-Ferrari war vor den beiden Lamborghini von SSR und Grasser mit nur 18 Tausendsteln Rückstand härtester Verfolger. Die Balance of Performance bekam anschließend eine Schönheitskorrektur: Mercedes durfte 15 Kilogramm ausladen, Lamborghini und Ferrari mussten zehn Kilogramm einladen.

Das hielt Perera nicht davon ab, dem ersten Rennen seinen Stempel aufzudrücken. Rund acht Sekunden setzte er sich in der Phase vor dem Boxenstopp von Bortolotti ab. Dahinter reihte sich Feller im Abt-Audi ein. Heinemann machte zum ersten Mal auf sich aufmerksam, indem er einen Raketen-Start von 7 auf 5 hinlegte. Den Platz, den er Aitken auf die harte Tour abluchste, musste er aber zurückgeben.

Bunter Strategie-Mix

Der Ferrari-Pilot fuhr als Erster aus der Spitzengruppe bereits in Runde 15 an die Box und wagte einen Undercut. Heinemann stoppte erst in Runde 23, Perera sogar erst in Umlauf 26 und sein Teamkollege Bortolotti eine Runde später. Die Quintessenz: SSR kam zu spät zum Service. Perera büßte viel von seinem Vorsprung ein und hatte nun Heinemann im Nacken – auch wenn der erste Lamborghini-Sieg in der DTM dadurch nicht gefährdet war. Bortolotti fiel sogar bis auf Rang 8 zurück. Für Aitken zahlte sich die Undercut-Strategie mit Platz 3 aus. Sieger Perera meinte: „Ich war auf den kalten Reifen noch etwas vorsichtig und dann überrascht, dass der Porsche hinter mir ist."

Die Krux: In keiner anderen Serie kommt der Pirelli-Reifen nach dem Stopp ohne Heizen zum Einsatz. Entsprechend werden die ersten Runden zum Eiertanz. Der neue Ferrari 296 hat jedoch kein Problem mit dem Warm-up der Reifen, und so konnte Aitken in der Lücke, die er erwischte, Zeit gutmachen. „Im Pulk hat das Auto mehr Probleme", sagte Teamchef Lorenz Frey-Hilti. Zur Erinnerung: Die Top 5 aus dem Quali müssen mit diesen Reifen im Rennen starten.

Es lässt sich ohnehin darüber streiten, wie groß der Vorteil eines neuen Reifens beim Pirelli DHF ist. Der Reifenabbau hält sich in Grenzen. Sprich: Es gibt keine goldene Regel, ob der neue Satz im Rennen für die Autos außerhalb der Top 5 am Anfang oder nach dem Stopp hilfreicher ist. Das hängt davon ab, wann die Konkurrenz stoppt, sowie von der Strecke und den Temperaturen. In Oschersleben war es ein Strategie-Potpourri.

Das kam auch im zweiten Rennen zur Geltung. Toksport-WRT-Pilot Christian Engelhart holte den Sieg von Startplatz 7 dank einer ausgeklügelten Strategie und mit etwas Glück. Im Qualifying bestand die Doppel-Pole von Porsche aus Manthey-Pilot Thomas Preining und Engelharts Teamkollegen Heinemann. Für Manthey eine erste Genugtuung, nachdem es bei beiden Autos am Vortag beim Boxenstopp klemmte. Ausgerechnet dieses Thema wurde Preining auf dem Weg zum Sieg wieder zum Verhängnis. Der Österreicher kam in Runde 18 zum Stopp, Heinemann versuchte es mit einem Overcut eine Runde später. Das Vorhaben missglückte, weil sich Heinemann auf den kalten Reifen nicht wehren konnte und die kurzzeitige Führung wieder an Preining

> „Es reicht nicht, vor den anderen auf die Strecke zu kommen. Du brauchst eine Lücke, weil du dich aufgrund der kalten Reifen erst im letzten Sektor verteidigen kannst."
>
> Christian Engelhart, Toksport WRT

abgeben musste. Was völlig unterging: Engelhart, der auf neuen Reifen gestartet war, hatte inzwischen gepusht und mit seinem Stopp in Runde 21 alles richtig gemacht, um auf Platz 2 vor Heinemann zu landen. „Die vier freien Runden vor dem Stopp waren entscheidend", sagte Engelhart. „Zudem reicht es nicht, nur vor den anderen rauszukommen. Du brauchst eine Lücke, da du dich aufgrund der kalten Reifen erst im letzten Sektor verteidigen kannst."

Preining mit Strafe

Preining war mit 7,8 Sekunden Vorsprung längst über alle Berge. Doch wegen des liegen gebliebenen Audi R8 von Abt-Pilot Kelvin van der Linde rückte das Safety Car aus. Beim Restart drei Runden später konnte Engelhart keinen Stich machen. Die Wende: Preining bekam eine Penalty Lap aufgebrummt, weil ein Mechaniker beim Boxenstopp den Hinterreifen abgelegt hatte. Der darf aber auf dem Weg von der Garage zum Boxenplatz zu keiner Zeit den Boden berühren.

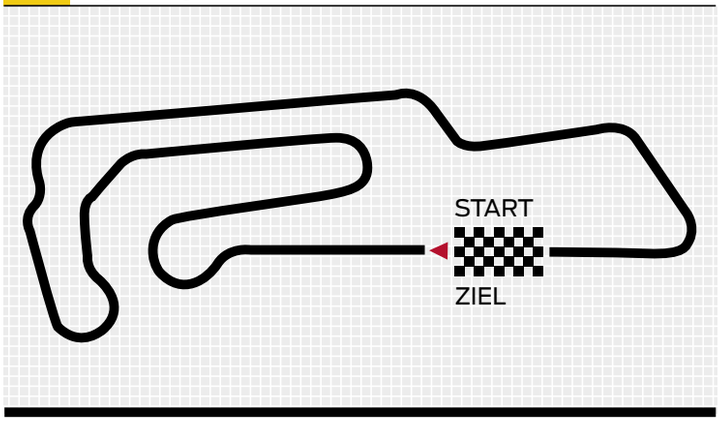
Das Tuckern durch den Strafkorridor bedeutete einen Zeitverlust von fünf Sekunden und Platz 3 hinter dem Toksport-WRT-Duo Engelhart und Heinemann. Dennis Olsen machte im zweiten Manthey-Elfer den Vierfachsieg perfekt. Preining wäre es lieber gewesen, die Strafe wäre vor der Safety-Car-Phase ausgesprochen worden. So schnell war die Rennleitung allerdings nicht. Wer genau hinschaute, dem fiel auf, wie der 24-Jährige vor der Penalty Lap den Turbo auspackte und noch mal eine halbe Sekunde schneller pro Runde fuhr. Eine BOP-Anpassung für den neuen Porsche dürfte nicht weit sein. ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

DTM 2023 RESULTATE

OSCHERSLEBEN (D) 3,667 KM

STRECKE



QUALIFYING RENNEN 1

1.	Franck Perera	1.21,370 min
2.	Jack Aitken	+ 0,018 s
3.	Mirko Bortolotti	+ 0,056 s
4.	Mick Wishofer	+ 0,115 s
5.	Ricardo Feller	+ 0,123 s
6.	Thomas Preining	+ 0,123 s
7.	Tim Heinemann	+ 0,130 s
8.	René Rast	+ 0,207 s
9.	Laurin Heinrich	+ 0,253 s
10.	Kelvin van der Linde	+ 0,269 s
11.	Dennis Olsen	+ 0,269 s
12.	Clemens Schmid	+ 0,286 s
13.	Christian Engelhart	+ 0,375 s
14.	Thierry Vermeulen	+ 0,385 s
15.	Ayhancan Güven	+ 0,438 s

QUALIFYING RENNEN 2

1.	Thomas Preining	1.21,347 min
2.	Tim Heinemann	+ 0,055 s
3.	Clemens Schmid	+ 0,089 s
4.	Mirko Bortolotti	+ 0,103 s
5.	Dennis Olsen	+ 0,226 s
6.	Ayhancan Güven	+ 0,234 s
7.	Christian Engelhart	+ 0,304 s
8.	Maro Engel	+ 0,318 s
9.	Jusuf Owega	+ 0,323 s
10.	Lucas Auer	+ 0,326 s
11.	René Rast	+ 0,339 s
12.	Mick Wishofer	+ 0,349 s
13.	Ricardo Feller	+ 0,351 s
14.	Kelvin van der Linde	+ 0,439 s
15.	Sheldon van der Linde	+ 0,518 s

ERGEBNIS RENNEN 1

Oschersleben (D): 27.05.2023; 1. von 16 Läufen;
44 Runden à 3,667 km = 161,348 km
27 Autos gestartet, 20 gewertet; Wetter: 16 Grad, sonnig/trocken
Pole-Position:
#94 Franck Perera, Lamborghini Huracán GT3, 1.21,370 min = 162,2 km/h
Schnellste Runde:
#24 Ayhancan Güven, Porsche 911 GT3 R, 1.22,629 min = 159,7 km/h

	Fahrer	Marke/Team	Zeit/Rückst.	Punkte
1.	Franck Perera (F)	Lamborghini/SSR	1:02.28,195 h	25 +3*
2.	Tim Heinemann (D)	Porsche/Toksport WRT	+ 3,987 s	20
3.	Jack Aitken (GB)	Ferrari/Emil Frey	+ 8,077 s	16 +2*
4.	Ricardo Feller (CH)	Audi/Abt Sportsline	+ 12,650 s	13
5.	René Rast (D)	BMW/Schubert	+ 15,589 s	11
6.	Kelvin van der Linde (ZA)	Audi/Abt Sportsline	+ 16,845 s	10
7.	Laurin Heinrich (D)	Porsche/Bernhard	+ 17,268 s	9
8.	Mirko Bortolotti (I)	Lamborghini/SSR	+ 17,741 s	8 +1*
9.	Christian Engelhart (D)	Porsche/Toksport WRT	+ 18,753 s	7
10.	Dennis Olsen (N)	Porsche/Manthey EMA	+ 22,022 s	6

* Bonuspunkte für die Top 3 des Qualifikationstrainings (3-2-1)

ERGEBNIS RENNEN 2

Oschersleben (D): 28.05.2023; 2. von 16 Läufen;
41 Runden à 3,667 km = 150,347 km
27 Autos gestartet, 20 gewertet; Wetter: 22 Grad, sonnig/trocken
Pole-Position:
#90 Thomas Preining, Porsche 911 GT3 R, 1.21,347 min = 162,2 km/h
Schnellste Runde:
#90 Thomas Preining, Porsche 911 GT3 R, 1.22,725 min = 159,5 km/h

	Fahrer	Marke/Team	Zeit/Rückst.	Punkte
1.	Christian Engelhart (D)	Porsche/Toksport WRT	1:01.24,055 h	25
2.	Tim Heinemann (D)	Porsche/Toksport WRT	+ 0,872 s	20 +2*
3.	Thomas Preining (A)	Porsche/Manthey EMA	+ 2,104 s	16 +3*
4.	Dennis Olsen (N)	Porsche/Manthey EMA	+ 3,791 s	13
5.	Clemens Schmid (A)	Lamborghini/GRT	+ 4,553 s	11 +1*
6.	Mirko Bortolotti (I)	Lamborghini/SSR	+ 7,238 s	10
7.	Ricardo Feller (CH)	Audi/Abt Sportsline	+ 7,976 s	9
8.	Jusuf Owega (D)	Mercedes/Landgraf	+ 8,511 s	8
9.	Laurin Heinrich (D)	Porsche/Bernhard	+ 8,898 s	7
10.	Lucas Auer (A)	Mercedes/Winward	+ 12,508 s	6

* Bonuspunkte für die Top 3 des Qualifikationstrainings (3-2-1)

STAND FAHRER

1.	Heinemann	42 Punkte
2.	Perera	32
3.	Engelhart	32
4.	Preining	24
5.	Feller	22
6.	Bortolotti	19
7.	Olsen	19
8.	Aitken	18
9.	Schmid	16
10.	Heinrich	16
11.	Rast	11
12.	K. van der Linde	10
13.	Owega	10

STAND TEAMS

1.	Toksport WRT	72 Punkte
2.	SSR Performance	47
3.	Manthey EMA	40
4.	Abt Sportsline	32
5.	Emil Frey Racing	17

STAND HERSTELLER

1.	Porsche	74 Punkte
2.	Lamborghini	62
3.	Audi	38
4.	Ferrari	34
5.	Mercedes	32
6.	BMW	24

ADAC MOTORSPORT

Zweimal P2 beim Debüt und gleich Tabellenführer: Tim Heinemann

KOMMENTAR

ADAC GT MASTERS 2.0?

Vor dem DTM-Auftaktwochenende lautete die große Frage: Wie wird das mit dem ADAC? Viele, denen ich im Fahrerlager in Oschersleben begegnet bin, sagten: Fühlt sich doch an wie im ADAC GT Masters, nur auf höherem sportlichen Level, aber mit derselben lässigen Atmosphäre. Heißt: ADAC GT Masters 2.0. Und diese Bezeichnung war von allen nur positiv gemeint. Ich kann dem nur zustimmen. Der ADAC hat es geschafft, die Balance hinzubekommen, die ich mir beim Tohuwabohu im Winter um die beiden Serien hier in einem Kommentar gewünscht hatte: Macht die DTM zu einer Serie zum Anfassen. Und das ist sie definitiv. Trotzdem hat es genug Platz für Hospitalitys und Gäste der Teams, die gerne genießen. Aus sportlicher Sicht kommt für mich das Beste aus beiden Welten zusammen: Die bewährte BOP von der SRO mit Pirelli-Reifen aus dem ADAC GT Masters sowie die Performance-Boxenstopps und die Ein-Fahrer-Philosophie aus der DTM. Zwar gab es hier und da noch Kritik, aber immer mit dem Hinweis, man müsse dem ADAC ein bisschen Zeit geben. Jetzt habe ich nur noch einen Wunsch offen: Dass ich vom Auftakt des ADAC GT Masters genauso viel Positives berichten kann.

Bianca Leppert
Freie Redakteurin

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Das zweite Project-1-Auto fuhr bisher nur bei Tests wie hier am Red Bull Ring

BMW

Project 1

Wann kommt Fahrer 28?

28 Autos sind für die DTM-Saison eingeschrieben, doch nur 27 standen beim Auftakt am Start. Wann und mit wem wird das zweite Project-1-Auto besetzt? Und wo steht das neue Team allgemein?

Von: **Michael Bräutigam**

Tatsächlich gibt es sogar schon einen Fahrer für das zweite Cockpit. Wie in der Starterliste im letzten Heft vermerkt, ist Sandro Holzem der designierte Pilot für die Startnummer 56 und damit der etatmäßige Teamkollege von Marco Wittmann bei Project 1.

Der 18-Jährige, der bisher nur über ein Jahr Erfahrung im Automobilsport (GT4) verfügt, ist aber noch nicht ganz reif für die DTM. „Wir waren vor zwei Wochen hier testen, um zu sehen, ob es grundsätzlich funktioniert“, sagt Project-1-Teamoberhaupt Hans-Bernd Kamps.

Beim ersten GT3-Ritt des Weltklasse-Schaltkart-Fahrers fehlten ihm bereinigt rund zwei Sekunden auf Wittmann – ein durchaus ermutigender Start. Doch auch in Rücksprache mit dem ADAC hat man sich dazu entschieden, zunächst weitere Aufbauarbeit zu leisten: mehr Tests, eventuell Renneinsätze im GT Masters oder mal ein DTM-Gaststart. Erst wenn Holzem quasi die Grundausbildung geschafft hat, wird er DTM-Stammfahrer – der Zeitpunkt dafür bleibt offen.

Im Aufwärtstrend

Zumal auch das Team noch eine Menge Arbeit vor sich hat. „Wir haben viel gelernt, müssen aber auch noch viel lernen“, resümiert Kamps das überhaupt erste GT3-Rennwochenende seines Teams. „Das Gute ist, dass wir jetzt vom Speed dabei sind.“

Tatsächlich fuhr Wittmann im Sonntagsrennen sogar die beste theoretische Runde unter den BMW-Piloten. Nach guten Testfahrten am Red Bull Ring (Foto) hatte man sich zunächst ein wenig bei der Setup-Entwicklung in eine falsche Richtung bewegt. Dann kamen am Samstag noch technische Probleme dazu. Mit dem Schritt zurück zum „alten“ Setup gelang ein Sprung nach vorne, wenngleich noch nicht in die Punkte. Erste zählbare Ergebnisse sollen nun in Zandvoort folgen. ■

AUS DEM FAHRERLAGER

MEHR HOTELSTERNE

Der „Walk of Fame“ vor dem Rennstreckenhotel in Oschersleben hat seit letztem Donnerstag vier weitere Sterne. Auf diesen wurden die DTM-Champions René Rast und Sheldon van der Linde, DTM-Teamchef Timo Bernhard und Ex-DTM-Teamchef Peter Mücke verewigt.

INNOVATIONSTAXI

DTM-Partner Schaeffler arbeitet gemeinsam mit der Serie an deren Zukunft. Wie die DTM in fünf Jahren aussehen könnte, wurde in einer Medienrunde erörtert. Praxisnäher ist da schon das Schaeffler-Renntaxi, das mit der Steer-by-Wire-Lenkung „Space-Drive“ ausgestattet ist. Nach und nach sollen weitere Innovationen in den von Abt betreuten Audi R8 LMS GT2 eingebaut werden.

HUFSTADT-TRADITION

Über viele Jahre war Kalli Hufstadt als Streckensprecher die Stimme der DTM. Berühmt ist vor allem sein morgendliches

9PM MEDIA

„Morning has broken“ auf der Mundharmonika, das das Fahrerlager aufweckte. Kalli verstarb Anfang 2004 nach einem Herzinfarkt. Gut 19 Jahre später setzt sein Sohn Frank Hufstadt (56) die Familientradition fort. Der ist seit Jahren als Streckensprecher bei ADAC-Rennserien aktiv – zu denen jetzt auch die DTM zählt.

KRAFTAKT VON HRT

Nach einem Test-Unfall von Luca Stolz am Donnerstag musste sein HRT-Mercedes repariert werden, unter anderem musste auch der Motor getauscht werden. Erst nach dem FP2 am Freitag stellte man einen Riss am Chassis fest. Deshalb musste man vom Teamsitz in der Eifel jenes Auto herankarren, das eine Woche zuvor noch P3 beim 24h-Rennen einfuhr. Bis dieses auf den DTM-Einsatz vorbereitet war, zeigte die Uhr am Samstagmorgen 3.00 an.

NEUES PUNKTESYSTEM

Mit der Übernahme der DTM durch den ADAC hat die Serie erstmals seit 2012 wieder ein grundlegend neues Punktesystem (bis Platz 15 statt wie bisher bis Platz 10) analog zum ADAC GT Masters bekommen. Gleich geblieben sind die Quali-Zusatzpunkte. Die schnellste Runde wird nicht mehr belohnt.

EINHORN VON JP KRAEMER

Das „Einhorn“ von Toksport WRT, das von Tabellenführer Tim Heinemann pilotiert wird, hat einen bekannten Designer. Tatsächlich hat nämlich die Firma JP Performance rund um Jean-Pierre Kraemer die Außenhülle des Porsche entworfen. „Kraemo“ und sein Team dürften also entsprechend mitgefiebert haben.

MEISTER-SONDERMODELL

Eine schöne Überraschung gab es für Titelverteidiger Sheldon van der Linde. Die Firma Schubert Motors hat ein Sondermodell des BMW M4 aufgelegt, eine „DTM Champion Edition“, die das Design seines Rennwagens zitiert. Die Schubert-Autohäuser bringen insgesamt neun Fahrzeuge raus, wobei eines davon an den DTM-Champion geht. Für die restlichen Exemplare kann man sich ab 5. Juni auf der Website von Schubert Motors bewerben. Ein Preis wurde noch nicht bekannt gegeben.

MSA

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Start am Samstag: Ehrlacher biegt vor Girolami in die La-Source-Haarnadel ein

TCR EUROPE

Blaues Comeback

Lynk & Co ist zurück in der TCR-Weltspitze. Yann Ehrlacher gewann eines der Rennen in Spa und rückt auf Tabellenrang 2. Am Sonntag setzte sich Europe-Pilot John Filippi (Audi) durch.

Von: **Michael Bräutigam**

Der zweifache WTCR-Champion Ehrlacher war schon nach dem Qualifying in Siegerlaune, als er sich vor Teamkollege Qinghua Ma die Pole-Position gesichert hatte. „Dieses Ergebnis ist eine Belohnung für jeden im Team. Wir haben ein neues Auto und neue Reifen in einer neuen Meisterschaft. Deshalb sind wir besonders happy“, diktierte der Elsässer.

Der Pilot von Cyan Racing bekam vom ersten großen Aufreger des Wochenendes nur am Rande mit. Denn im Qualifying waren der amtierende WTCR-Meister Mikel Azcona (Hyundai) und Tom Coronel (Audi) aneinandergeraten. Azcona versuchte, zum Ende des Q2 freie Bahn zu haben, blockte den holländischen TCR-Europe-Tabellenführer ab, woraufhin es zur Kollision kam. Für Azcona reichte es mit leichter Beschädigung nurmehr zu P11, wodurch er sogar das Reversed Grid verpasste. Dazu setzte es für den ersten Lauf noch eine Strafversetzung um drei Startplätze.

Borkovic im Krankenhaus

Im Samstagsrennen kam Ehrlacher zwar nicht perfekt weg, doch parallel würgte Ma sein Auto ab, weshalb der Pole-Mann seine Führung verteidigte. In Runde zwei wurde das gerade halbwegs sortierte Feld wieder durch eine Safety-Car-Phase zusammengeführt: Target-Hyundai-Pilot Dusan Borkovic war in der Startphase gleich in mehrere Zwischenfälle verwickelt und stand nun nach der insgesamt dritten Kollision im Kies.

Dabei tat er sich sogar an der Hand weh, weshalb er später noch ins Krankenhaus musste.

> John Filippi gewann das Sonntagsrennen in Spa. Was lapidar klingt, bedeutet für den Mann aus Korsika jedoch weit mehr: Es war nach neun Jahren sein allererster Sieg auf Welt-Niveau.

Dort wurde aber keine Verletzung festgestellt, sodass er Sonntag wieder mitfahren konnte.

Der Rest des Samstagsrennens ist schnell erzählt: Ehrlacher behielt auch nach dem Restart die Führung und holte sich neben dem Sieg auch die zeitweilige Tabellenführung, nachdem Norbert Michelisz im zweiten BRC-Hyundai nur auf Platz 8 kam. Nachdem die „Blauen“ in Portimão nur im Reversed Grid gewinnen konnten, gaben sie nun auch speedtechnisch ihr Comeback an der Spitze des Feldes. Néstor Girolami im ALM-Honda übernahm gleich am Start P2 von Ma und fuhr diesen Platz auch ins Ziel. Portimão-Sonntagssieger Santiago Urrutia fuhr mit aufs Podest.

Im Sonntagsrennen stand mit John Filippi (Comtoyou-Audi) ein TCR-Europe-Pilot auf der Reversed-Pole. Und zur Verwunderung vieler gab es weder eine Safety-Car-Phase noch ernsthaften Druck auf den Mann aus Korsika. So fuhr Filippi souverän zum Sieg, wodurch er in der TCR Europe nun 202 Punkte hat – und damit weiterhin in Schlagdistanz zu Coronel (218) liegt. Der war mit P3 Gesamt und P2 der Europe-Wertung mehr als happy.

Bester World-Tour-Pilot war am Sonntag derweil Auftaktsieger Michelisz auf P2. Dadurch reist er – vor dem Heimspiel seines Teams in Vallelunga – als Tabellenführer aus Belgien ab. ■

SPA, 1. RENNEN

	Fahrer/Marke	Rd./Rückstand
1.	Ehrlacher/Lynk & Co	9 Runden
2.	Girolami/Honda	+ 1,637 s
3.	Urrutia/Lynk & Co	+ 5,236 s
4.	Pauwels/Audi	+ 5,977 s
5.	Huff/Audi	+ 7,607 s
6.	Vervisch/Audi	+ 8,376 s
7.	Coronel/Audi	+ 8,871 s
8.	Michelisz/Hyundai	+ 10,476 s
9.	Björk/Lynk & Co	+ 11,486 s
10.	Filippi/Audi	+ 11,899 s

SPA, 2. RENNEN

	Fahrer/Marke	Rd./Rückstand
1.	Filippi/Audi	8 Runden
2.	Michelisz/Hyundai	+ 1,636 s
3.	Coronel/Audi	+ 2,743 s
4.	Urrutia/Lynk & Co	+ 3,288 s
5.	Ehrlacher/Lynk & Co	+ 3,745 s
6.	F. Fernández/Audi	+ 6,318 s
7.	Girolami/Honda	+ 6,578 s
8.	Azcona/Hyundai	+ 14,300 s
9.	Björk/Lynk & Co	+ 16,393 s
10.	Huff/Audi	+ 18,963 s

STAND WORLD TOUR

	Fahrer	Punkte
1.	Norbert Michelisz (H)	94
2.	Yann Ehrlacher (F)	91
3.	Santiago Urrutia (ROU)	76
4.	Rob Huff (GB)	74
5.	Néstor Girolami (RA)	69
6.	Mikel Azcona (E)	67
7.	Frédéric Vervisch (B)	66
8.	Tom Coronel (NL)	60
9.	John Filippi (F)	58
10.	Thed Björk (S)	57

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Blaney in Front: Der Penske-Pilot gewann erstmals nach 59 Rennen

MOTORSPORT IMAGES

Blaneys Erlösung

Eines der größten Talente im NASCAR-Zirkus hat seine lange Durststrecke beendet: Nach 59 Rennen ohne Sieg durfte Ryan Blaney seinen Penske-Ford wieder einmal in die Victory Lane steuern.

Von: **Michael Bräutigam**

Bevor das längste Rennen des Jahres freigegeben werden konnte, war zunächst Warten angesagt. Nach anhaltendem Regen fielen sämtliche Trainingssitzungen, also auch das Qualifying, ins Wasser. Auch am Sonntag ging nichts, weshalb sowohl das Cup- als auch das Xfinity-Rennen (siehe rechts) auf den Memorial Day am Montag verschoben werden mussten. Für die Cup-Akteure ergab sich damit die Situation, dass erst im Rennen die ersten Runden gedreht wurden.

Die Rechenformel für die Startreihenfolge spuckte William Byron als Polesetter aus, der sich auch gleich mal vom Feld absetzen konnte. Im weiteren Verlauf der ersten Stage bekam er vor allem von Christopher Bell (Gibbs-Toyota) Druck, konnte diesen aber im Finish des ersten Segments hinter sich halten. Für Byron war es schon der siebte Stage-Sieg der laufenden Saison.

In Stage 2 war Ford noch mehr am Drücker: Chris Buescher führte in seinem RFK-Mustang eine Ford-Fünffachführung zur Rennhalbzeit. Und auch das Charlotte-exklusive dritte Zwischensegment sah mit Ryan Blaney einen Ford-Stage-Sieger.

Chastain noch knapp vorn

Der Penske-Pilot hatte seit dem August-Rennen von Daytona 2021 kein Cup-Rennen mehr gewonnen, dementsprechend hoch war der Druck, die Sieglos-Serie endlich zu durchbrechen.

Da half es sicher nicht, dass das vierte und letzte Segment noch einmal ziemlich zerfahren war. Insgesamt brachte das Rennen unter noch immer wolkenverhangenem Himmel 16 Gelbphasen über insgesamt 83 der 400 Runden mit sich. Doch Blaney behielt die Nerven und hatte dann noch die fast schon unerwartete Situation, dass es keine späte Gelbphase mehr gab.

So konnte sich der Mann aus Ohio letztlich souverän seinen ersten Saisonsieg sichern. Einen Tag nach Josef Newgardens Sieg beim Indy 500 durfte „Captain" Roger Penske also erneut jubeln. „Das ist so cool", befand auch Blaney. „Und noch besser ist, dass die Serie endlich gerissen ist." Nach einigen starken Ergebnissen im Saisonverlauf robbt Blaney sich damit auch bis auf einen Punkt an Tabellenführer Ross Chastain (Chevrolet) heran.

Allgemein schiebt sich die Tabelle enger zusammen. Auch Byron, der letztlich auf P2 einlief, hat seine 60-Punkte-Strafe von Richmond fast aufgeholt und liegt nur vier Punkte zurück. ■

NASCAR CUP SERIES

Charlotte/North Carolina (USA)
14. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Ryan Blaney (USA)	Ford
2.	William Byron (USA)	Chevrolet
3.	Martin Truex Jr. (USA)	Toyota
4.	Bubba Wallace (USA)	Toyota
5.	Tyler Reddick (USA)	Toyota
6.	Kyle Busch (USA)	Chevrolet
7.	Ricky Stenhouse Jr. (USA)	Chevrolet
8.	Chris Buescher (USA)	Ford
9.	Austin Dillon (USA)	Chevrolet
10.	Zane Smith (USA)	Ford

Gesamtwertung
nach 14 von 36 Rennen

1.	Chastain (Chevrolet)	446 Punkte
2.	Blaney (Ford)	445
3.	Byron (Chevrolet)	442
4.	Harvick (Ford)	438
5.	Truex Jr. (Toyota)	433
6.	Bell (Toyota)	429
7.	Reddick (Toyota)	409
8.	Hamlin (Toyota)	400
9.	Keselowski (Ford)	394
10.	Busch (Chevrolet)	392

NASCAR-NEWS

XFINITY SERIES: ERSTER SAISONSIEG FÜR ALLGAIER

Wie im Cup gab es auch in der zweiten Liga eine Saisonpremiere: Im ebenfalls auf Montag verschobenen Xfinity-Rennen ergab sich zum Ende ein Sprit-Krimi, den Justin Allgaier für sich entschied. Er holte damit nicht nur für sich, sondern auch für das 2022 noch so siegverwöhnte Team JR Motorsports den ersten Saisonerfolg. Allgaier, der zuvor schon fünf Top-5-Ergebnisse einfuhr, liegt damit auf Tabellenrang 3. Gesamtführender bleibt John Hunter Nemechek (Toyota).

TRUCK SERIES: WEITER ABWECHSLUNG PUR

Die dritte NASCAR-Liga bleibt eine echte Wundertüte. Im elften Saisonrennen gab es bereits den neunten verschiedenen Sieger. Diesmal triumphierte Ben Rhodes (Toyota). Der Champion von 2021 und amtierende Vizemeister schnappte sich die Führung nach einem Restart in der 111. von 134 Runden und verteidigte diese bis ins Ziel. In der Tabelle rückt er damit in die Top 5 vor. Gesamtführender bleibt Markenkollege Corey Heim, der die erste Stage gewann und am Ende Zweiter wurde.

CUP SERIES: HAMLIN SAUER AUF ELLIOTT

Aktuell vergeht kaum ein Cup-Rennen ohne einen Aufreger. In Charlotte gerieten Denny Hamlin und Chase Elliott in der 186. Runde aneinander. Hamlin touchierte den außen neben ihm fahrenden Hendrick-Chevrolet, der daraufhin die Mauer berührte und im Anschluss das Heck von Hamlins Gibbs-Toyota traf. Der bog anschließend heftig in die Mauer ab. „Er sollte nicht fahren", sagte Hamlin in der Überzeugung, dass Elliott ihn absichtlich gecrasht hätte. Der verteidigte sich, dass sein Auto nach dem Mauerkontakt nicht mehr steuerbar gewesen sei. „Es waren einfach unglückliche Umstände", so Elliott.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Supercars

Noch keine Parität?

Nach den ersten zwölf Saisonrennen hat Ford noch kein Rennen auf der Strecke gewonnen. Nun wird der Ton aus den USA rauer: Sind keine Siege möglich, wird das Engagement infrage gestellt.

Von: **Michael Bräutigam**

Aktuell befindet sich die Supercars-Serie in einer Mini-Rennpause, die praktisch alle Teams für Testfahrten nutzen. Während das Chevrolet-Lager, allen voran Erebus Racing und traditionell auch Triple Eight Race Engineering, bestens aussortiert scheint, gibt es bei Ford größere Baustellen.

Die Bilanz in der Gen3-Premierensaison ist ernüchternd: Elf zu eins Siege – und der einzige Ford-Sieg, direkt beim Auftakt, kam nur durch die Doppel-Disqualifikation der Triple-Eight-Camaros zustande.

Als größter Unterschied wurde mittlerweile der Motor ausgemacht. Der Chevrolet-Zweiventiler hat etwas mehr Hubraum als der Ford-Vierventiler, wodurch die Spitzenleistung zwar sehr ähnlich ist, die Kraftentfaltung speziell im Rennen aber doch eher für den Camaro spricht.

Das belegen auch einige schnellste Rennrunden und Pole-Positions von Ford-Piloten – der grundsätzliche Speed ist also da, im Renngetümmel fehlt aber das Drehmoment und damit das Beschleunigungsvermögen. Zuletzt wurden deshalb schon die Schaltzeiten angepasst: Der Camaro muss nun 0,105 Sekunden pro Schaltvorgang einhalten, beim Ford wurde die Schaltzeit auf 0,030 Sekunden verkürzt.

Um die Vermutung in Sachen Fahrbarkeit und Kraftentfaltung zu überprüfen, sind nun spezielle Prüfstandsläufe sowie Drehmomentsensoren geplant. Fakt ist: Auf Dauer muss Ford vorne mitfahren können. Deren Rennchef Mark Rushbrook verweist auf die Konkurrenzfähigkeit als eine der tragenden Säulen für Renneinsätze. Breche diese Säule weg, wackle das gesamte Engagement. ■

MOTORSPORT IMAGES

Ford im Hintertreffen: Bislang ist die Bilanz gegen Chevrolet katastrophal

TCR World Tour

Kein großes Festival

Die nächste Runde der TCR World Tour in Vallelunga sollte ein großes Festival werden. Doch nun deutet vieles eher auf ein überschaubares Feld hin.

Von: **Michael Bräutigam**

Sieht man die Starterzahlen in der TCR Italy, deren Promoter auch das „TCR Italian Festival“ für die World Tour organisiert, dann hatte man sich auch für die dritte Saisonstation der neuen Welt-Tournee ein schönes Feld ausgemalt.

Tatsächlich ist man beim TCR-Promoter WSC nicht zufrieden mit dem, was in Italien auf die Beine gestellt wurde. Für den Event am 10. und 11. Juni hat man zehn World-Tour-Autos und aktuell rund ein halbes Dutzend zusätzlicher Fahrzeuge. Angesichts über 40 Autos in der TCR Italy ein eher maues Ergebnis.

Neben dem zweiten ALM-Honda, der erstmals in Spa fuhr, stoßen zwei Cupra für Ex-TCR-Europe-Champion Aurélien Comte und Sylvain Pussier hinzu. Außerdem starten die TCR-Europe-Stammstarter John Filippi und Kobe Pauwels in zwei zusätzlichen Comtoyou-Audis. Drei weitere Autos/Fahrer seien fix, aber noch nicht spruchreif.

„Wir hoffen zwar trotzdem noch auf rund 20 Autos, aber wir sind etwas enttäuscht, weil der lokale Promoter nichts getan hat, um uns zu helfen“, sagte ein WSC-Insider gegenüber MSa. ■

ACI/TCR ITALY

So voll wie bei der TCR Italy wird es bei der World Tour in Vallelunga nicht

NACHRICHTEN

TCR WORLD TOUR: ALM JETZT MIT ZWEI AUTOS

Beim Auftakt war Néstor Girolami noch alleiniger Honda-Pilot auf der World Tour. In Spa wurde erstmals ein zweiter Civic FL5 TCR eingesetzt. In Belgien saß JAS-Nachwuchsfahrer Philip Lindberg am Steuer. Ruben Volt und Mattias Vahtel kommen in Vallelunga und am Hungaroring im Einsatz, wobei zu Redaktionsschluss noch nicht klar war, welcher der beiden Esten bei welchem Event am Start steht. Ebenfalls offen ist, ob das ALM-Team bei sämtlichen Events mit zwei Autos antritt.

TCR: NEUE BOP FÜR DIE FRANZÖSISCHEN AUTOS

Die Balance of Performance für die TCR-Kategorie wurde vor dem Pfingstwochenende angepasst. Nach den Siegen in der TCR Eastern Europe muss der Renault Mégane 10 kg einladen und außerdem neu mit 70 mm (bisher 60 mm) Bodenfreiheit fahren. Der mittlerweile in die Jahre gekommene Peugeot 308 erhielt dagegen eine Marscherleichterung von 10 kg.

STCC: BENGTSSON IM ZWEITEN PWR-CUPRA

Robert Dahlgrens erster von zwei Teamkollegen steht fest: Vergangene Woche wurde Axel Bengtsson im zweiten PWR-Cupra bestätigt. Der 22-Jährige war schon 2022 Dahlgrens Teamkollege und sicherte sich beim Saisonfinale in Mantorp einen Sieg. Insgesamt sind nun noch fünf STCC-Cockpits zu besetzen.

MINI-CUP BEI DER DTM

Die STCC-Rahmenserie NXT Gen Cup, die mit identischen vollelektrischen MINIs ausgetragen wird, hat ihren Kalender um zwei Events in Deutschland erweitert. Der Nachwuchs-Markenpokal gastiert sowohl im Rahmen des ADAC Racing Weekends in Oschersleben (29./30. Juli) als auch eine Woche später bei der DTM am Nürburgring.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Alleskönner

50 Ausgaben **MOTORSPORT *aktuell***
frei Haus plus Extra Ihrer Wahl sichern!

FÜR SIE ZUR WAHL

€ 30 TankBON-Gutschein
Ohne Zuzahlung

1 3 4 0

Brüder MANNESMANN Ecoline Werkzeugset

41-teiliges Werkzeugset in nachhaltigem Bambuskoffer

- Umschaltknarre, Schraubgriff
- Verlängerung, Bitadapter
- 10 Steckschlüsseleinsätze
- 20 Bits, verchromt
- 7 Innensechskantschlüssel

Zuzahlung: 1,– €

1 7 6 4

Direkt bestellen und Abo-Vorteile sichern: • Jeden Mittwoch brandaktuelle News frei Haus • Tolles Extra dazu

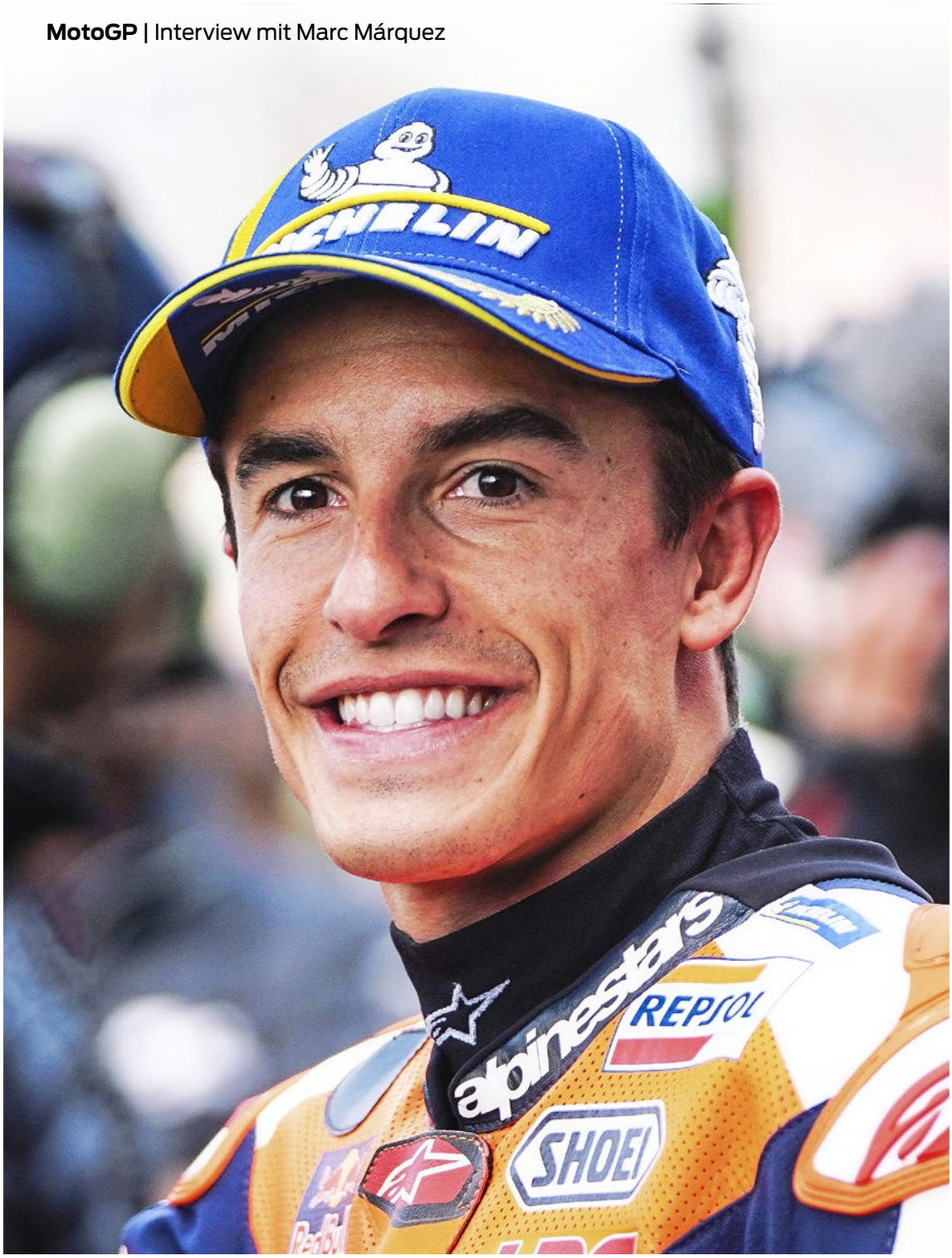
motorsport-aktuell.com/angebot

oder telefonisch 0781 639 6651

Bestell-Nr. MSA1PRE (selbst lesen), MSA1PRG (verschenken) – 50 Ausgaben MOTORSPORT *aktuell* für zzt. 145,– € (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. jeweils 2,90 €) – ggf. zzgl. einmalig des jeweiligen Zuzahlungsbetrags für das Extra. Es besteht ein 14-tägiges Widerrufsrecht. Auslandspreise auf Anfage.

Angebot der Abonnenten Service Center GmbH, Hauptstr. 130, 77652 Offenburg in gemeinsamer Verantwortlichkeit mit Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und Motor Presse Hamburg GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft. Alle Preise in Euro inkl. ges. MwSt. und Versand. Sie haben ein gesetzliches Widerrufsrecht. Die Belehrung können Sie unter shop.motorpresse.de/agb abrufen. Dort finden Sie auch die für den Vertrag geltenden Allgemeinen Geschäftsbedingungen. **Datenschutzinfo:** Kontakt zum Datenschutzbeauftragten: Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel. 0781-6396102. Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO) solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich. Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sollten wir ihre Daten in einen Staat außerhalb der Europäischen Union übermitteln, stellen wir sicher, dass Ihre Daten gemäß Art. 44ff. DSGVO geschützt sind. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde. Details unter: shop.motorpresse.de/datenschutz | Bei großer Nachfrage kann es zu Lieferverzögerungen kommen. Dieses Angebot gilt nur in Deutschland (Auslandskonditionen bitte auf Anfrage) und solange der Vorrat reicht. Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstr. 1, 70174 Stuttgart, Handelsregister: Stuttgart HRA 9302

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.



HRC

HRC

Marc Márquez (#93) in Le Mans in Führung: „Ich konnte in die Kurven sliden und mit den anderen Fahrern kämpfen“

Ex-Weltmeister Marc Márquez kehrte in Le Mans von seiner Daumenverletzung zurück und brannte ein richtiges Feuerwerk ab. Im Interview spricht er über die Kräfteverhältnisse und seine Motivation.

Von: **Imre Paulovits**

Wie haben Sie sich nach Le Mans gefühlt?
Ich habe mich nach dem Rennen sehr glücklich gefühlt. Es war nur schade, dass wir für all die harte Arbeit nicht mit einem guten Resultat belohnt wurden, weil ich in der vorletzten Runde gestürzt bin. Ich bin aber in einer sehr guten Art gefahren, ich habe mich wohl auf dem Motorrad gefühlt und war mit der Art und Weise, wie ich fahren konnte, zufrieden. Ich konnte in die Kurven im Slide einbiegen, ich konnte spät bremsen, ich konnte mit den anderen Fahrern kämpfen. Und darüber bin ich sehr glücklich, wenn auch nicht über das Ergebnis. Ich denke, mein einziges Problem war, dass das Podest so nah war, und ich vielleicht noch nicht bereit war, darum zu kämpfen. Zarco kam von hinten, und ich wusste, dass er mich auf der Geraden überholen kann, deshalb habe ich mit den gebrauchten Reifen in den Kurven voll angegriffen, und so ist mir die Front weggerutscht. Aber mir ist es lieber, ein Rennen so zu verlieren, als auf dem zehnten Platz zu enden. Ich habe es genossen, aber wir müssen für die Zukunft weiterarbeiten.

Und Sie haben nichts bereut?
Ich habe meine eigenen Ziele weit übertroffen. Ich konnte seit dem Unfall in Portimão nicht mehr richtig trainieren und bin kein Motorrad mehr gefahren. So war es mein Ziel, mich erst wieder an das Motorrad zu gewöhnen, das Wochenende so gut es ging hinter mich zu bringen, und dann in der Pause bis Mugello wieder an meiner Fitness zu arbeiten. Dass ich danach die Pole-Position nur knapp verpasst und im Rennen um den zweiten Platz gekämpft habe, war auch für mich überraschend. Es war aber vor allem wichtig, dass ich für Honda und das Team Daten sammeln konnte. Ich habe Jerez, so ziemlich den wichtigsten Test während der Saison, verpasst, daher konnte ich die Teile, die ich dort hätte probieren sollen, an dem Rennwochenende in Le Mans testen. Es war

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

„Kalex-Chassis ist kleine Hilfe, nicht die Lösung“

wichtig, dort das Kalex-Chassis unter Rennbedingungen auszuprobieren, denn mit den Daten können die Honda-Techniker in den drei Wochen Pause das Motorrad weiterentwickeln.

Wie hat das Kalex-Chassis funktioniert?
Das Chassis macht einen kleinen Unterschied, und es ist eine kleine Hilfe. Aber noch nicht die Lösung. Mir hat das Chassis auch benutzt, und Mir ist ein Weltmeister. Er hatte trotzdem Probleme mit dem Motorrad, und er ist wieder gestürzt. Wir müssen für die Zukunft etwas ändern, um konkurrenzfähiger und sicherer zu sein, denn wir Honda-Fahrer sind jedes Jahr an der Spitze der Sturz-Statistik. Nicht nur ich. Mir ist vier oder fünf Mal in Jerez gestürzt, dann in Le Mans wieder. Wir müssen mit dem Team weiterarbeiten, um dies zu verbessern. Aber ihr kennt mich, und ihr kennt meinen Stil. Ich bin ein Kämpfer. Wenn mich in Le Mans jemand überholt hat, schlug ich gleich zurück. Aber dann ist man am Limit. Ich habe das Limit im Rennen lange kontrollieren können. Ich bin dann in Turn 7 gestürzt, aber der Sturz hat eigentlich in Turn 6 begonnen. Dort hatte sich das Motorrad massiv geschüttelt statt zu beschleunigen. Das müssen wir verbessern, denn das ist das größte Problem, das wir ständig haben.

Sie haben trotzdem lange mit Jorge Martín gekämpft.
Ja, es war ein richtig gutes Wochenende, um mein Selbstvertrauen zu stärken. Wenn man eine schwere Zeit hat, ist es schwierig, an sich selbst zu glauben. So war Le Mans das beste Wochenende, um nach den drei ausgelassenen Rennen wieder zu fahren, dazu noch vor der dreiwöchigen Pause. Ich spüre, dass mein Speed da ist, und ich fühle mich schnell. Ich kann überholen, und ich kann kämpfen. Es ist schwierig, mit diesem Motorrad zu kämpfen, aber wir werden es für die Zukunft verbessern.

Wie erschöpft waren Sie vor dem Sturz?
Als ich am Renntag morgens aufgewacht bin, habe ich mich gefühlt wie am dritten Tag in Malaysia. Ich bin nach einer langen Zeit, in der ich nicht gut trainieren konnte, wieder Motorrad gefahren. Ich war erschöpft. In den ersten Runden hat Miller geführt, das war gut für mich, denn die Pace war nicht zu schnell. Aber als ich den Moment mit Bezzecchi hatte, habe ich, um wieder heranzukommen, sehr viel Energie verbraucht. Das Motorrad hat stark geschüttelt, aber das ist die einzige Art, wie man eine Honda schnell fahren kann. In den letzten Runden begann ich, Armpump zu

> „Alles andere als meine Strafe zu annullieren, wäre abnormal gewesen. Ich hatte es schriftlich, dass sie für Argentinien ist.“
>
> Marc Márquez

bekommen. Nicht weil ich sonst Probleme mit Armpump habe, sondern weil mein Körper dieses Tempo nicht mithalten konnte. Aber auch so konnte ich mich gut verteidigen. Es war sehr unglücklich, dass ich, nachdem mich Jorge Martín überholt hatte, in Turn 7 zu weit hinausgetragen wurde.

Wie schwer war es mental, sich nach der harten Arbeit seit Ihrem Armbruch 2020, gleich im ersten Rennen der Saison wieder zu verletzten?
Der letzte Winter war der erste, in dem ich wieder ohne Verletzung trainieren konnte, so war ich zum ersten Rennen richtig fit und habe mich richtig gut gefühlt. Bei all den Problemen während der Wintertests und während des Wochenendes waren wir, wenn es drauf ankam, im Qualifying und im Sprintrennen da. Aber dann kam im Hauptrennen wieder der Hammer, und ich habe mich wieder verletzt. Ich habe mich aber weiter gepusht. Auf der mentalen Seite war ich gut vorbereitet. Es ist zwar nicht leicht, aber man muss seine Routine beibehalten und versuchen, so schnell wie möglich zurückzukehren und wieder in den Rhythmus zurückzufinden.

Sind Sie zufrieden damit, dass Ihre Strafe von Portimão annulliert wurde?
Alles andere wäre abnormal gewesen. Als ich die Strafe bekam, war ich völlig einverstanden damit, ich hatte einen Fehler gemacht. Dort wurde ausdrücklich gesagt und schriftlich niedergeschrieben, dass sie für den Argentinien-GP ist. Auch auf meine Nachfrage hin, als ich sagte, dass es nicht sicher sei, dass ich dort teilnehmen kann, blieb es dabei. Aber zwei Tage später hat irgendjemand die Strafe geändert, und dann die Regel. Es ist nicht mein Fehler, wenn irgendjemand die Strafe ändert, und sie haben für die Zukunft auch die Regel geändert, was meiner Meinung nach nicht die beste Lösung ist. Es wird nur dazu führen, dass die Fahrer mehr riskieren. Ich habe die schlimmste Strafe, die ich bekommen konnte, abgesessen, denn ich musste drei Rennen auslassen, und das war mir eine Lehre.

Kann so eine Entscheidung nicht die anderen Fahrer gegen Sie stimmen?
Niemand will einen anderen Fahrer mit Absicht zum Sturz bringen oder verletzen, niemand startet einen Angriff mit solchen Gedanken. Die, die ihren Mund in der Vergangenheit am meisten aufgemacht haben, sind mittlerweile still. Wir fahren alle am absoluten Limit und machen dabei Fehler. Manchmal ist man nur selbst davon betroffen, es kann aber auch mal jemand anderen von der Linie bringen, manchmal noch mehr. Jeder will das Rennen beenden, jeder will aufs Podest, und niemand will sich verletzen. Das kann man sich manchmal aber nicht aussuchen.

Jorge Lorenzo sagte in Ihrer Doku, dass Sie der einzige Fahrer sind, der keine Angst hat. Stimmt das?
Heute benutze ich lieber meine Erfahrung, wie bei dem Comeback mit meinem Arm. Ich habe drei unterschiedliche Teams von Medizinern, und ich hole von allen die Meinungen ein. Aber an meiner Mentalität hat sich nichts geändert, meine DNA ist die gleiche. Ich fahre Rennen, um anzugreifen, nicht um mich zu verteidigen.

Werden Sie für Mugello neue Teile bekommen? Und inwieweit liegt Mugello der Honda?
Ich weiß es nicht. In Le Mans ging es ein bisschen besser, weil ich in den beiden Beschleunigungszonen meinen Fahrstil einsetzen konnte. Ich habe das Motorrad früh aufgerichtet und war früh am Gas, deshalb haben wir nicht zu viel verloren. Aber zum Beispiel in Sektor 2, wo man auf den Grip des Motorrades angewiesen ist, habe ich viel verloren. Ich frage Honda natürlich ständig nach neuen Teilen, und bitte, die Schwachpunkte zu verbessern, aber es liegt nicht in meiner Hand. Was ich tun werde, ist die Pause nutzen und hart trainieren, um in Mugello in einer guten Form zu sein. ■

Marc Márquez

Geburtstag: 17. Februar 1993
Geburtsort: Cervera (E)
Herkunftsland: Spanien

WM-KARRIERE
2008: 125 ccm, KTM (13.)
2009: 125 ccm, KTM (8.)
2010: 125 ccm, Derbi (1.)
2011: Moto2, Suter (3.)
2012: Moto2, Suter (1.)
2013: MotoGP, Honda (1.)
2014: MotoGP, Honda (1.)
2015: MotoGP, Honda (3.)
2016: MotoGP, Honda (1.)
2017: MotoGP, Honda (1.)
2018: MotoGP, Honda (1.)
2019: MotoGP, Honda (1.)
2020: MotoGP, Honda (-)
2021: MotoGP, Honda (7.)
2022: MotoGP, Honda (13.)
2023: MotoGP, Honda (zzt. 19.)

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Wird in Goodwood den Berg hochfahren: MotoGP-Weltmeister Francesco Bagnaia

MOTOGP

MotoGP-Stars in Goodwood

Das hochrangigste Motorsport-Festival trifft auf die hochrangigste Motorradsport-Klasse: Beim Goodwood Festival of Speed werden MotoGP-Weltmeister Francesco Bagnaia und einige seiner Kollegen mit ihren Prototypen die berühmte Bergstrecke im Vorgarten des Duke of Richmond hochfahren.

Von: **Imre Paulovits**

Wer jemals da war, wird es nicht vergessen: Beim Goodwood Festival of Speed wird Motorsport zelebriert in einer Art, wie es eben nur ein motorsportbesessener englischer Adeliger aufziehen kann. Der Duke of Richmond lässt dafür jedes Jahr den Rasen seines Vorgartens von Zehntausenden Fans zertrampeln, die mit ihm die Stars von früher und heute feiern. Dabei hat sich dieses Fest zu einem solchen Stelldichein der Automobilindustrie entwickelt, dass jedes Jahr für historische Sensationen gesorgt wird. Der heute 68-jährige Lord und seine Veranstalter lassen sich auch jedes Jahr etwas einfallen, um selbst noch welche hinzuzufügen. Dabei muss man wissen, dass Charles Henry Gordon-Lennox, der 11. Duke of Richmond, 11. Duke of Lennox, 11. Duke of Aubigny und 6. Duke of Gordon, wie er mit all seinen Titeln offiziell heißt, seit frühester Jugend neben seiner Leidenschaft für den Automobilsport auch eine solche für Motorräder hegt. Die Bergstrecke auf seinem Anwesen fuhr er zunächst mit seiner Ducati immer schneller, bevor er 1993 – damals noch als Lord March, Earl of March and Kinrara – auch andere hochfahren ließ und das Festival dort mit seinem Motorrad eröffnete. Eigentlich hatte er den Motorsport wieder auf die historische Rennstrecke von Goodwood bringen wollen, damals aber noch nicht die Genehmigungen dafür erwirken können. Also lud er die Gäste, die er sehen wollte, einfach auf sein Anwesen ein.

Seither wird zwar auch in Goodwood gefahren, aber das Fest auf seinem Anwesen hat sich zu einem solchen Kult entwickelt, dass es jedes Jahr – von einer Covid-Pause abgesehen – veranstaltet wird. Letztes Jahr gab es dort ein historisches Zweirad-Ereignis, das für immer in die Geschichte einging und den Fans die Tränen in die Augen trieb: Wayne Rainey fuhr dank einer Vorrichtung, die einst von Takuma Aoki für Querschnittsgelähmte entwickelt wurde, das erste Mal seit seinem fatalen Unfall wieder mit der Yamaha YZR 500, mit der er 1992 letztmals Weltmeister wurde. Begleitet wurde er damals von seinem Langzeitgegner Kevin Schwantz, seinem Mentor Kenny Roberts und Mick Doohan, die das Vermächtnis dieser Titanen-Ära weitertrugen.

GFS

Von den Stars des letzten Jahres werden Schwantz und Doohan wieder dabei sein

Weltmeister-Auflauf

Dieses Jahr nutzt der Duke die MotoGP-Sommerpause, und er hat die aktuellen MotoGP-Stars eingeladen. Vom 13. bis 16. Juli werden Weltmeister Francesco Bagnaia und sein Teamkollege Enea Bastianini, die KTM-Werksfahrer Brad Binder und Jack Miller, ihr Gas-Gas-Kollege Augusto Fernández, und wenn er bis dahin wieder fahren kann, wohl auch Pol Espargaró, die LCR-Piloten Álex Rins und Takaaki Nakagami sowie Englands Moto2-Star Jake Dixon die Bergstrecke mit ihren aktuellen Motorrädern in Angriff nehmen. Die Party wird vervollständigt von den früheren Weltmeistern Giacomo Agostini, Mick Doohan, Jorge Lorenzo, Freddie Spencer, Casey Stoner, Kevin Schwantz, Wayne Gardner, Kenny Roberts Jr, Alex Crivillé und dem unvergesslichen vierfachen Vizeweltmeister Randy Mamola. Das eine ist sicher: Auch das diesjährige Festival wird für immer in die Geschichte eingehen. ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Maverick Viñales, Aleix Espargaró, Raúl Fernández und Miguel Oliveira (v.l.)

Aprilias Stars

Jedes Jahr lädt Aprilia die Fans der Marke zu einem Fest mit seinen aktuellen und ehemaligen Fahrern ein. In diesem Jahr wurde in Misano auch für die Opfer der Flutkatastrophe in Italien gesammelt.

Von: **Imre Paulovits**

Aprilia rief seine Kunden und die Fans der Marke nach Misano, und 15000 Besucher folgten der Einladung. Dabei konnten sie nicht nur von den aktuellen Aprilia-MotoGP-Piloten Autogramme erhaschen, sondern auch von Ex-Weltmeistern wie Max Biaggi und Alessandro Gramigni. Aleix Espargaró fuhr mit Max Biaggis RS 250 zusammen mit Maverick Viñales auf einem identischen 250er-Zweitakter, sie ließen alte Zeiten wieder aufleben. Es gab auch ein Showrennen der aktuellen und früheren GP-Piloten auf Maxi-Scootern. Der Höhepunkt war für viele aber wohl die gemeinsame Runde mit den Stars um die Strecke, die dann völlig von den bunten Bikes aus Noale eingenommen wurde. Es wurde jedoch auch viel gespendet: Die Region Emilia-Romagna erlitt die schwerste Flutkatastrophe seit Jahren, bei der Aktion kamen 200000 Euro für die Soforthilfe der Opfer zusammen. ■

NACHRICHTEN

MOTOGP
Michele Pirro hat als Ducati-Testfahrer einen erheblichen Anteil an dem Erfolg der Marke in der MotoGP und der Superbike-WM. Dies wissen die Bologneser zu würdigen, sie verlängerten letzte Woche den Vertrag des 36-Jährigen, der bei seinen Wildcard- oder Vertretungs-Einsätzen noch immer zeigt, wie konkurrenzfähig er ist, bis Ende 2026.

MOTO GP
Nach dem gescheiterten Comeback-Versuch von Enea Bastianini in Jerez macht der Ducati-Werkspilot bei seinem Heim-GP in Mugello einen zweiten Anlauf. Letzte Woche übte er mit einer Ducati Panigale V4 in Mugello. Sein in Portimão gebrochenes Schulterblatt bereitete ihm zumindest mit dem Serienmotorrad keine Probleme mehr.

MOTOGP
Ganz ungeschoren kam Luca Marini bei seinem Sturz, als ihn Álex Márquez während eines Saves aus der Schikane in Le Mans torpedierte, doch nicht davon. Eine Nachuntersuchung ergab den Bruch des großen Vierecksbeins in seinem rechten Handgelenk, das ist der Knochen, der unter dem Daumenwurzelknochen sitzt. Eine Operation war nicht nötig, der VR46-Pilot will bei seinem Heim-GP in Mugello am übernächsten Wochenende wieder fahren.

MotoGP™
#GermanGP
Liqui Moly Motorrad Grand Prix Deutschland
16.–18. Juni 2023
Tickethotline:
03723 8099111
0176 66556526
Tickets online:
adac.de/motogp
MotoGP™ 2023
EXKLUSIVE VORTEILE für alle ADAC-MITGLIEDER
10% RABATT
auf Platin- und Gold-Tickets
für die Tribünen T2, T4, T7 und T13.
ADAC

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Mit Feuer ins Gefecht

Vor 20 Jahren stieg Ducati, die zuvor über Jahre die Superbike-WM dominiert hatten, in die MotoGP ein. Ihr erster Prototyp für die Königsklasse war gleich eine Punktlandung und begründete den Ruf der Italiener, den stärksten Motor im Motorrad-Rennsport zu bauen.

Von: **Imre Paulovits**

Sie warf ihren Schatten voraus. Nachdem Ducati, die die Superbike-WM mit ihren Twins über Jahre dominiert hatten und für 2003 ihren Einstieg in die MotoGP bekannt gaben, schwärmten die japanischen Ingenieure beim ersten gemeinsamen Test mit Mikrofonen aus, um sich ein Bild von ihren Drehzahlen und von ihrer Zündfolge zu machen. Ihre Bedenken waren nicht unbegründet: Die Desmosedici, wie Ducati ihren MotoGP-Prototyp taufte, war auf den Geraden gleich die Schnellste, und als BMW beim letzten Vorsaisontest in Barcelona bei der Zeitenjagd der letzten Stunde einen BMW 330CD als Preis für die schnellste Runde ausschrieb, ging dieser, genau wie der höchste Topspeed auf der Zielgeraden, an Loris Capirossi auf der Ducati. Gleich bei ihrem Renndebüt in Suzuka fuhr Capirossi die MotoGP-Ducati aufs Podest, und bei ihrem sechsten Einsatz, wieder in Barcelona, holte er ihren ersten Sieg. Auch Troy Bayliss meisterte den Umstieg von dem Ducati-Superbike brillant und stand 2003 dreimal auf dem Podest. So beendete Ducati ihre erste MotoGP-Saison auf dem zweiten Platz bei den Konstrukteuren hinter Honda, wo Weltmeister Valentino Rossi fuhr.

Entwickelt wurde die Desmosedici unter der Führung von Filippo Preziosi, der seit seinem Motorradunfall im Urlaub in Afrika querschnittsgelähmt und an den Rollstuhl gefesselt war. 2003 wurde er Direktor von Ducati Corse. Der damals 35-jährige Ingenieur war seit 1994 bei Ducati, die meiste Zeit in der Rennabteilung. Er war zudem aber auch für die Entwicklung des Testastretta-Zylinderkopfs sowohl in der Serien- als auch in der Rennversion zuständig, der 2002 in der 998 debütierte.

Konsequente Tradition

Bis dahin hatte Ducati nur auf große Zweizylinder gesetzt, und viele erwarteten einen solchen auch in der MotoGP. Doch Preziosi kam zu dem Schluss, dass die zehn Kilo Gewichtsvorteil, die einem Zweizylinder zugestanden wurden, den Leistungsnachteil gegenüber einem Vierzylinder nicht kompensieren würden und man bei der Bohrung für einen so hochdrehenden Twin zu sehr an die Genzen der sauberen Verbrennung stoßen würde. So verdoppelte er den Ducati-typischen 90-Grad-V2 und behielt auch die desmodromische Schließung der Ventile bei. Dieser sollte sich bei den hohen Drehzahlen erst recht positiv auswirken. Denn je höher die Drehzahl, desto härtere Ventilfedern sind nötig, und diese gehen mit mehr Reibungsverlust einher als die Schließerhebel und -nocken. Wenn der Zylinderkopf auch eine komplette Eigenentwicklung war, ließ sich Preziosi bei der Auslegung des Motors von Piero Ferraris Formel-1-erfahrener Firma High Performance Engineering (HPE) beraten und wählte mit 86 x 42,6 mm eine sehr kurzhubige Lösung für die fast 990 ccm. Damit der Motor kürzer baut und eine längere Schwinge zulässt, wurden die Getriebewellen übereinander positioniert. Dazu wur-

DUCATI

Ducati Desmosedici, die Erste: Windschlüpfrige Verkleidung, Gitterrohrrahmen, selbsttragendes Rahmenheck

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

„Durch den MotoGP-Einstieg gewann Ducatis Entwicklung viel Dynamik dazu.“

Troy Bayliss

de eine Hochdruck-Kühlung wie in der Formel 1 gewählt, da Flüssigkeiten unter Druck einen höheren Siedepunkt haben.

Ducatis Superbikes hatten bis dahin Gitterrohrrahmen aus Stahl, der Motor diente als tragende Einheit. Dies wurde bei der Desmosedici noch konsequenter weitergeführt: Ducati ließ sich bei Verlicchi einen Gitterrohrrahmen aus dünnwandigen Präzisionsrohren bauen, bei dem die Rohre nur von den beiden Zylinderbänken zum Lenkkopf liefen und in Dreiecksverbänden verstrebt wurden. Das Motorgehäuse wurde so kräftig ausgelegt, dass trotz der enormen Leistung die Schwingenlagerung dank Präzisionslager ohne äußere Abstützung der Schwingenachse auskam. Bei der Hinterradschwinge kam die Einarm-Ausführung, wie sie das aktuelle Superbike hatte, wegen der Motorleistung und des Flexverhaltens nicht infrage, man wählte eine Zweiarmschwinge aus Aluminiumblechen mit Verstärkung nach oben. Bei der Gestaltung der Verkleidung half Ex-Formel-1-Designer Alan Jenkins, doch seine sehr windschlüpfrige Schale musste bald geändert werden, weil das Motorrad mit den von ihm vorgesehenen kleinen Kühlluft-Austritten seine Fahrer regelrecht grillte.

Rotes Feuer zurück

Überhaupt war die Ducati Desmosedici die würdige Nachfolgerin der letzten legendären italienischen Viertakt-Rennmaschine der Königsklasse, der MV Agusta, die zwischen 1958 und 1974 den WM-Titel ununterbrochen gewonnen hatten. Genauso rot, laut und feuerspeiend wie die legendären „motori del fuoco“, gab sie ihr Debüt. Sie drehte gleich über 16 000/min und damit deutlich höher als die Konkurrenz. Diese suchten nach dem Einstieg der Italiener schleunigst nach Drehzahl und stellten bald auf pneumatische Ventilfedern um. Die Ducati-Ingenieure mussten sich in ihrer ersten Saison hauptsächlich um die Lösung der Hitzeprobleme kümmern, denen sie mit größeren Austrittsöffnungen und zusätzlichen Kanälen innerhalb der Verkleidung nachkamen. Diese leiteten die Abluft heraus und führten dem Fahrer Frischluft zu.

Nach der fulminanten ersten Saison bekam die Desmosedici einen noch stärkeren Motor, doch diesem fehlte die Fahrbarkeit des Erstlingswerks, und er musste wieder heruntergedrosselt werden. Zur gleichen Zeit stellte Michelin auf 16,5-Zoll-Vorderreifen um, die die Ducati aus der Balance brachten. Es dauerte bis 2005, bis sie wieder siegen konnte. 2006 begann Capirossi die Saison gleich mit einem Sieg, und er hätte Ducatis ersten Titel einfahren können, wäre er in Barcelona nicht von seinem Teamkollegen Sete Gibernau umgefahren worden. Er stürzte nicht nur aus diesem Rennen, auch bei den nächsten drei konnte er nicht wie zu Saisonbeginn um Siege fahren. Er wurde schließlich WM-Dritter hinter Nicky Hayden und Valentino Rossi. Beim Saisonfinale in Valencia siegte der für ein Rennen zurückgekehrte Superbike-Weltmeister Troy Bayliss vor Capirossi und sorgte so zum Abschluss der 990er-MotoGP-Ära für einen Ducati-Doppelsieg. ■

DUCATI

Die GP03 hatte noch den typischen Ducati-Aufbau mit Gitterrohrrahmen

BONHAMS

Das Hinterrad wurde von einer Zweiarmschwinge aus Alu-Pressblechen geführt

DUCATI

Glorreiche Zeiten: Loris Capirossi gewann bereits das sechste Rennen der D16

TECHNISCHE DATEN

Ducati Desmosedici GP03	
Motor	Wassergekühlter V-Vierzylinder-Viertakter, DOHC, vier Ventile pro Brennraum
Bohrung x Hub	86 x 42,6 mm
Hubraum	989 ccm
Leistung	230 PS bei 16 000/min
Leergewicht	145 kg

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

102. Tourist Trophy

Michael Dunlop startet als Gejagter

BÖRNER

Es geht wieder los: Michael Dunlop war bislang in allen vier Klassen Schnellster

Der erste von fünf Qualifying-Tagen zur Isle of Man TT stand klar im Zeichen von Michael Dunlop: Er war in allen vier Solo-Klassen der Schnellste. Bereits am ersten Tag wurden inoffizielle Rundenrekorde abgeliefert.

Von: **Toni Börner**

Mit einer wieder „halbwegs“ normalen Vorbereitung auf die Isle of Man Tourist Trophy – die North-West200-Rennen hatten dieses Jahr wieder stattgefunden – und perfekten Wetterbedingungen ließ das erste Qualifying am Montag bereits erahnen, welche Rekorde dieses Jahr wackeln könnten. Bereits am ersten Tag fuhren bei den Big Bikes einige der Protagonisten einen Rundenschnitt von über 130 Meilen pro Stunde (=209,21 km/h). Der 21-fache TT-Sieger Dunlop war dabei in allen vier Solo-Kategorien der schnellste Mann. Auf der Supertwin-Paton unterbot er inoffiziell sogar seinen Klassenrekord von 2018. Dunlops schnellste Zeit des ersten Abends landete er auf seiner Hawk-Racing-Honda in 131,782 mph (= 212,083 km/h), selbst mit seiner Superstock-Honda kam er auf einen Schnitt von über 130 Meilen. Auch in der Supersport-Klasse war er mit 127,019 mph der Gejagte.

Am Pfingstmontag fanden am Vormittag ein freies Training sowie die geführten Runden für die Newcomer statt. Am Nachmittag dann das erste Qualifying. Es herrschten perfekte Bedingungen, sodass Michael Dunlop in der ersten Session der Super-Twin- und Supersport-Klassen sogar mit stehendem Start auf seiner ersten Runde gleich den Klassenrekord unterbieten konnte. Am Ende war er fast ein halbe Minute schneller als Jamie Coward (Kawasaki) auf Rang 2 der Twins. Dunlop wechselte auf seine Supersport-Yamaha, markierte einen Rundenschnitt von 204,42 km/h und war damit 1,7 Sekunden schneller als Peter Hickman (Triumph). Um 14:45 Uhr Ortszeit gingen dann die „Großen“ auf die Strecke. Dean Harrison war der Erste, der auf seiner Kawasaki ZX-10RR an den Startblock rollte – und aus dem Stand einen Schnitt von 130,752 Meilen ablieferte. Es war die erste +130mph-Runde der Woche – und das im ersten gezeiteten Training. Auf ihren zweiten Runden waren Harrison und Peter Hickman (BMW) bereits auf über 131 gekommen. Dunlop legte nach und sicherte sich auch bei den Superbikes die Bestzeit des Tages. Von den Newcomern war der Finne Ernos Kostamo Schnellster vor dem Franzosen Matthieu Lagrive.

BÖRNER

Sensation Dunlop: Bei den Supertwins brach er den Rekord sogar aus dem Stand

Neu asphaltiert

„Die Strecke ist echt in einem Top-Zustand“, lobte Hickman. „Alle sind schnell. Alle sind in Form.“ Der Streckenabschnitt „Sulby-Straight“ wurde übrigens neu asphaltiert – er war einer der holprigsten Abschnitte des Mountain Circuit. „Ich bin vier Runden gefahren und war schneller als bei der gesamten TT letztes Jahr. Da musste ich mich auch um alles selbst kümmern. Jetzt werden die Bikes wieder für mich vorbereitet – das macht es entspannter“, so John McGuinness. „Alle sind dieses Jahr irgendwie entspannter, wir sind wieder in einem Rhythmus wie vor der Pandemie.“

Bei den Seitenwagen waren Pete Founds/Jevan Walmsley die Schnellsten und klassierten sich um 2,7 Sekunden vor den Brüdern Tom und Ben Birchall. ■

BÖRNER

John McGuinness: Wieder mit Service

TRAININGSERGEBNISSE TOURIST TROPHY 2023

Superbike (29. Mai)

	Fahrer	Motorrad	Zeit
1.	Michael Dunlop (GB)	Honda	17.10,700
2.	Dean Harrison (GB)	Kawasaki	17.11,550
3.	Peter Hickman (GB)	BMW	17.14,844
4.	John McGuinness (GB)	Honda	17.29,689
5.	Conor Cummins (GB)	Honda	17.32,270
6.	Jamie Coward (GB)	Honda	17.32,789
7.	Davey Todd (GB)	Honda	17.39,409

Superstock (29. Mai)

	Fahrer	Motorrad	Zeit
1.	Michael Dunlop (GB)	Honda	17.21,418
2.	Joshua Brookes (AUS)	BMW	17.54,558
3.	Phillip Crowe (GB)	BMW	17.57,430
4.	Mike Browne (GB)	BMW	18.04,352
5.	Davey Todd (GB)	Honda	18.05,175
6.	David Johnson (GB)	Honda	18.07,126
7.	Michael Rutter (GB)	Honda	18.17,977

Supersport (29. Mai)

	Fahrer	Motorrad	Zeit
1.	Michael Dunlop (GB)	Yamaha	17.49,355
2.	Peter Hickman (GB)	Triumph	17.51,082
3.	Dean Harrison (GB)	Yamaha	18.02,344
4.	Davey Todd (GB)	Honda	18.10,081
5.	Conor Cummins (GB)	Honda	18.26,241
6.	Mike Browne (GB)	Yamaha	18.31,881
7.	Paul Jordan (GB)	Yamaha	18.35,212

Supertwins (29. Mai)

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Michael Dunlop (GB)	Paton	18.25,127
2.	Jamie Coward (GB)	Kawasaki	18.54,191
3.	Brian McCormack (GB)	Aprilia	19.01,685
4.	Mike Browne (GB)	Paton	19.15,940
5.	Dominic Herbertson (GB)	Kawasaki	19.22,700
6.	Josh Brookes (AUS)	Kawasaki	19.26,208
7.	Michael Rutter (GB)	Yamaha	19.26,655

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Superbike-WM

Bulega wieder SBK

Dass die Bologneser ernsthaft erwägen, Supersport-WM-Leader Nicolò Bulega 2024 in die Superbike-WM zu holen, ist unumstritten. Der 23-Jährige fuhr das Superbike in Mugello.

Von: **Imre Paulovits**

Nach dem Test des Werksteams und der Kundenteams in Misano buchte Ducati noch einmal in Mugello, wo sowohl Danilo Petrucci mit der Barni-Ducati als auch das Testteam anrückten. Dabei wurde Letzteres um Supersport-WM-Werkspilot Nicolò Bulega verstärkt, der weitere Erfahrung mit dem Superbike sammelte. Nach zwei intensiven Testtagen zeigte der Supersport-WM-Leader nicht nur schnelle Rundenzeiten, er machte auch keinen Hehl daraus, dass er in naher Zukunft zu den Superbikes aufsteigen will. „Ich bin sehr zufrieden, ich habe mich gleich wieder wohlgefühlt auf diesem Motorrad und konnte ziemlich schnell fahren. Ich hoffe, dass ich noch weitere Möglichkeiten mit der Panigale V4R bekomme, ich mag dieses Motorrad sehr."

Weil Danilo Petrucci wegen der Vertretung von Enea Bastianini in Le Mans an dem Test in Misano nicht teilnehmen konnte, konnte er die neue Schwinge, die Ducati für ihren schwersten Superbike-WM-Piloten gefertigt hatte, in Mugello probieren und fuhr insgesamt 108 Runden. „Die neue Schwinge und Abstimmungsvarianten haben mir ein besseres Gefühl gebracht, und ich gewöhne mich langsam auch an die Reifen", meinte Petrucci.

Wer 2024 Álvaro Bautistas Teamkollege wird, lässt Ducati derzeit offen. Aber neben Axel Bassani haben auch Petrucci und Bulega Chancen. ■

WORLDSBK

Nicolò Bulega mit der Superbike-Ducati: „Ich mag dieses Motorrad sehr"

Superbike-WM

Locatelli weiter in Blau

Nach dem Markenwechsel-Schock von Toprak Razgatlioglu zu BMW hat Yamaha gleich den Vertrag mit Andrea Locatelli verlängert. Könnte Dominique Aegerter sein Teamkollege werden?

Von: **Imre Paulovits**

Andrea Locatelli hat sich in diesem Jahr erstaunlich gesteigert. Der 26-jährige Italiener stand bei den ersten zwölf Rennen dieses Jahres viermal auf dem Podest und ist derzeit WM-Dritter hinter Ducatis Álvaro Bautista und seinem Yamaha-Teamkollegen Toprak Razgatlioglu. Da war es nicht weiter verwunderlich, dass Yamaha-Superbike-Chef Andrea Dosoli den Supersport-Weltmeister von 2020 gleich verpflichtet hat, nachdem Razgatlioglu zu BMW abgewandert ist. So wird Locatelli 2024 und '25 im Yamaha-Werksteam bleiben. Wer sein Teamkollege wird, ist derzeit offen, aber Dominique Aegerter, der in seinem ersten Superbike-Jahr konstant gute Ergebnisse einfährt, ist ein ganz heißer Kandidat. Der 32-jährige Schweizer ließ sich in der Pause zwischen den Rennen in Barcelona und Misano am rechten Unterarm operieren, um wirklich keine Chance, die sich ihm bei den Superbikes bietet, zu verpassen. ■

WORLDSBK

Andrea Locatelli (l.) und Yamaha-Manager Andrea Dosoli: Zweijahresvertrag

NACHRICHTEN

ENDURANCE-WM

Kawasaki wird 2023 kein Werksteam bei den acht Stunden von Suzuka stellen. Das Rennen in Japan, das einst als das wichtigste überhaupt für die japanischen Werke galt, findet in der Woche nach dem Superbike-WM-Lauf im tschechischen Most statt. Das heißt: Team, Mechaniker, Jonathan Rea und Alex Lowes müssten bereits Sonntagabend von Prag aus nach Japan fliegen, um am Dienstag dort beim Test anwesend zu sein. „Dieses Rennen ist wie kein anderes, und es braucht ein eigenständiges Test- und Vorbereitungsprogramm", so KRT-Manager Guim Roda. „In der Endurance ist alles anders, und alle brauchen Zeit, um sich darauf vorzubereiten. Um auf einem hohen Level zu kämpfen, um Erfolg zu haben – das ist alles nicht einfach und unter einen Hut zu bekommen. Deswegen sind wir dieses Jahr nicht dabei. Unser Fokus liegt 2023 zu 100 Prozent auf der Superbike-WM."

IDM SIDECAR

Am nächsten Wochenende in Oschersleben werden die Gespanne weder als WM noch als DM mit dabei sein. Doch wenn die Internationale Deutsche Motorradmeisterschaft vom 21. bis 23. Juli 2023 auf dem Schleizer Dreieck gastiert, werden gleich zwei Rennen in der IDM Sidecar ausgetragen. Auch dort fährt die WM nicht. Dennoch lässt es sich eine gute Handvoll WM-Teams nicht nehmen, zum 100. Geburtstag der Strecke trotzdem anzutreten und als Gastfahrer in der IDM zu starten: Ben Birchall/Tom Birchall, Bennie Streuer/Kevin Kölsch, Sam Christie/Tom Christie, Pekka Päivärinta/Ilse de Haas, Harry Payne/Kevin Rousseau und Tim Reeves/Mark Wilkes haben bereits zugesagt. Der Saisonhöhepunkt auf der ältesten Naturrennstrecke Deutschlands wird ein Kracher, und die Sidecar-Klasse erfreut sich dabei eines gut gemixten Starterfelds.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Erster Saisonsieg: Befreiungsschlag für KTM-Mann Josep Garcia

FUTURE7MEDIA

Erster Sieg für Garcia

Nach fünf Gesamtsiegen von Ex-Weltmeister Brad Freeman nutzte der Spanier Josep Garcia am zweiten Tag die Gunst der Stunde und durchbrach die Siegesserie des Briten.

Von: **Robert Pairan**

Am ersten Tag beim dritten Lauf zur Enduro-WM im finnischen Heinola sah es nach einem Durchmarsch des GP-Führenden Brad Freeman aus: Nach dem Supertest gewann er am Samstag auch die erste Sonderprüfung und war dann nicht mehr von der Spitze zu vertreiben. Am Ende gewann er Tag 1 vor Landsmann Steve Holcombe und Josep Garcia. Die drei Fahrer gewannen auch die E3-, die E2- bzw. die E1-Klasse.

Doch am zweiten Fahrtag wendete sich das Blatt: Erstmals in diesem Jahr konnte Garcia auf der KTM die Siegesserie von Beta-Pilot Freeman durchbrechen.

Garcia, der schon in der Schlussphase des ersten Tages ein solides Tempo vorlegte, wusste, dass der über 11 Minuten lange Endurotest sein Schwachpunkt war. Und so ging er am Samstagabend, obwohl er gerade erst sechs Stunden Rennen hinter sich gebracht hatte, in den Wald, um diese Sonderprüfung noch einmal abzulaufen.

Sturz von Brad Freeman

Mit einem Sturz von Freeman auf dem Endurotest wendete sich in der zweiten Runde des Tages das Blatt endgültig: Beta-Teamkollege Holcombe übernahm zu Beginn der dritten und letzten Runde die Führung, während Garcia Zweiter und Freeman Dritter waren.

Wieder gewann Garcia den Endurotest in der dritten Runde, und die Führung wechselte erneut. Bei den anspruchsvollen Bedingungen war der Spanier zum ersten Mal an diesem Wochenende auch der Schnellste. Und mit genügend Vorsprung vor dem abschließenden Extremtest spielte er seine Karten genau richtig aus, um einen denkwürdigen Sieg zu erringen.

Titelverteidiger Andrea Verona kam überhaupt nicht zum Zuge: In der Gesamtwertung nur die Plätze 5 und 4 und auch in der E2-Klasse an beiden Tagen von Steve Holcombe geschlagen, lief es für ihn nicht nach Plan: „Ich bin mit meinem Fahrstil nicht ganz zufrieden. Beim Cross-Test war mein Tempo zwar gut, aber beim Enduro-Test hatte ich einfach keine Antwort auf die Führenden und konnte mich nicht in den Kampf einschalten. Die Bedingungen in Finnland sind ziemlich einzigartig und in kurzer Zeit schwer zu meistern."

Auf dem anspruchsvollen Terrain mit vielen Schlammlöchern fuhr Luca Fischeder am ersten Tag einen 17. Gesamtrang und einen fünften Platz in der E3-Klasse heraus. Am zweiten Tag steigerte sich der Sherco-Fahrer auf Gesamtrang 12 und den vierten Platz in seiner Klasse. Damit rückte er auf Platz 5 in der E3-WM vor.

Hübner als Gaststarter

Edward Hübner belegte als Gaststarter am ersten Tag den 35. Gesamtrang und wurde damit Elfter in der E1-Klasse. Am Sonntag dann das gleiche Ergebnis: „Es war schon ziemlich schwierig", gab der KTM-Fahrer zu. „Um weiter vorne zu fahren, fehlt mir einfach aktuell der Speed".

Der deutsche Junior Jeremy Sydow tat sich auf dem anspruchsvollen Terrain auch schwer: An beiden Tagen Platz 4 in der Junioren-Gesamtwertung und Platz 2 in der Junioren-1-Kategorie: „Ich hatte am ersten Tag zwar zwei kleinere Stürze, aber daran lag es nicht", war der Sherco-Pilot selbstkritisch genug. Aber er ist in seiner ersten internationalen Endurosaison bereits Dauergast auf dem Podium und Zweiter in der Meisterschaftswertung der Junioren-1-Klasse!

Damit kamen alle deutschen Teilnehmer zu WM-Punkten, erstmals auch Samantha Buhmann: Sie kassierte zwar von der Polizei Strafpunkte für zu schnelles Fahren auf der Straße, erhielt am Ende aber mit Platz 15 und 14 ihre ersten Punkte in der Damen-WM. ■

FUTURE7MEDIA

Strahlender Sieger: Josep Garcia

ENDURO-WM

Heinola (FIN), 1. Tag, 27. Mai

1.	Brad Freeman (GB), Beta	58.05,88
2.	Steve Holcombe (GB), Beta	+ 54,72 s
3.	Josep Garcia (E), KTM	+1.27,96 m
4.	H. Macdonald (NZ), Sherco	+1.59,08 m
5.	Andrea Verona (I), GasGas	+2.22,21 m
6.	Theo. Espinasse (F), Beta	+2.22,67 m
7.	Zachary Pichon (F), Sherco	+2.47,39 m
8.	Matteo Cavallo (I), TM	+2.59,69 m
9.	Mikael Persson (S), Husqv.	+3.20,18 m
17.	Luca Fischeder (D), Sherco	+4.20,56 m

Heinola (FIN), 2. Tag, 28. Mai

1.	Josep Garcia (E), KTM	56.50,875
2.	Brad Freeman (GB), Beta	+8,24 s
3.	Steve Holcombe (GB), Beta	+8,95 s
4.	Andrea Verona (I), GasGas	+1.00,83 m
5.	H. Macdonald (NZ), Sherco	+1.15,22 m
6.	Theo. Espinasse (F), Beta	+1.53,85 m
7.	Mikael Persson (S), Husqv.	+2.24,17 m
8.	Nathan Watson(GB), Honda	+2.31,16 m
9.	Zachary Pichon (F), Sherco	+2.33,58 m
12.	Luca Fischeder (D), Sherco	+3.06,53 m

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 6 von 14 Tagen

1.	Brad Freeman	117 Punkte
2.	Josep Garcia	92
3.	Steve Holcombe	92
4.	Andrea Verona	84
5.	Hamish Macdonald	63
6.	Zachary Pichon	43
7.	Theophile Espinasse	42
8.	Mikael Persson	42
9.	Nathan Watson	39
18.	Luca Fischeder	8

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

„ToKo“ vor Nagl: Koch flog in Randers zum Gesamtsieg

ADAC

Das erste Mal

Mittlerweile starten vier Fahrer namens Koch aus drei Familien in der Topklasse der ADAC MX Masters. Auch für Experten schwer zu überblicken, doch den Namen Tom Koch muss man sich merken: Der Kosak-KTM-Pilot gewann den dritten Event im dänischen Randers vor Titelverteidiger Max Nagl, der jedoch seinen Vorsprung weiter ausbauen konnte.

Von: **Thomas Schiffner**

Erstmals wagten sich die Masters über Mölln hinaus noch weiter in den Norden über die Landesgrenze nach Randers in Dänemark. Bei Topwetter auf einer anspruchsvollen Strecke war die Frage, ob der Brite Adam Sterry Titelverteidiger Max Nagl zwei Wochen nach seinem Sieg in Mölln erneut herausfordern könnte. Die Antwort lautet: nein. KMP-Krettek-Honda-Pilot Nagl wurde in Randers nur Zweiter, doch sein Bezwinger hieß Tom Koch.

Im ersten Lauf am Samstag setzte der 18-jährige Noah Ludwig den Holeshot und führte zunächst vor Nagl und Sterry.

Dreikampf an der Spitze

Nach drei Runden übernahm KTM-Sarholz-Mann Henry Jacobi die Spitze vor Teamkollege Ludwig. Dann nahm Tom Koch (Kosak-KTM) die erste Verfolgerposition ein. Bei Rennmitte hatten sich Nagl und Sterry an Ludwig vorbeigearbeitet, der kurz danach stürzte und zurückfiel. An der Spitze entstand ein spektakulärer Dreikampf zwischen Jacobi, Koch und Nagl, bei dem die Führung und Positionen mehrfach wechselten. Nagl gelang es zu Beginn der letzten zwei Runden, einen hauchdünnen Vorsprung herauszufahren, und er siegte vor Jacobi, Koch und seinem Teamkollegen Jordi Tixier.

Für den Sonntag hatten die Dänen die Streckenpräparierung des sehr breiten Kurses auf Bitten der Topfahrer etwas zurückgefahren. Prompt gewann der Däne Glen Meier den Holeshot, fiel aber im Rennverlauf bis auf P7 zurück. Jacobi kam von hinten und fuhr bis an die Spitze, ihm folgte Sterry. Dann erhöhte Tom Koch den Druck und fuhr binnen zwei Runden von P3 an die Spitze. Ihm folgte Max Nagl, und in der Schlussphase gab es ein packendes Duell zwischen dem Mann der Stunde und Nagl, bei dem Koch clever die Nerven behielt.

Lauf 3 begann wieder mit Holeshot für Meier, dann übernahm Max Nagl noch in der ersten Runde. Der 19-jährige Maximilian Spies konnte Max Nagl verdrängen. Zur Rennmitte führte wieder Nagl, stürzte dann aber und musste Koch vor Spies den nächsten Laufsieg überlassen.

Für Spies war es das beste Laufergebnis bei den Masters, für WM-Teilzeit-Pilot Tom Koch der erste Masters-Sieg überhaupt. Der Wormstedter rückte auf Tabellenplatz 3 vor. Eigentlicher Sieger aber war schon wieder Nagl, der seinen Vorsprung auf Adam Sterry um 18 auf jetzt 34 Punkte ausbauen konnte. ■

ADAC

Zwei Laufsiege, P1: Tom Koch

MOTOCROSS-MASTERS

Randers (DK), 27./28. Mai

1.	Tom Koch (D), KTM	3-1-1
2.	Max Nagl(D), Honda	1-2-3
3.	Maximilian Spies (D), KTM	6-3-2
4.	Jordi Tixier (F), Honda	4-5-5
5.	Adam Sterry (GB), KTM	5-6-4
6.	Henry Jacobi (D), KTM	2-4-15
7.	Stefan Ekerold (D), Husqv.	8-10-6
8.	Glen Meier (DK), KTM	9-7-13
9.	Tanel Leok (EST), Husqv.	14-12-10
10.	Simon Jost (SK), KTM	13-11-12

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 3 von 8 Rennen

1.	Max Nagl	205 Punkte
2.	Adam Sterry	171
3.	Tom Koch	168
4.	Henry Jacobi	154
5.	Maximilian Spies	150
6.	Jordi Tixier	129
7.	Noah Ludwig (D), KTM	88
8.	Nico Koch (D), GasGas	72
9.	Stefan Ekerold	72
10.	Tim Koch (D), Husqvarna	62

NACHRICHTEN

PROBLEME FÜR DEN TETEROW-GP?

Zwei Wochen vor dem GP-Termin in Teterow könnte dem Deutschland-GP Ungemach drohen: Das Pfingstspeedway am Samstag um den Auerhahn-Pokal musste nach 16 Heats nach vielen Stürzen wegen des schlechten Bahnzustandes abgebrochen werden (Antonio Lindbäck und Andzejs Lebedevs punktgleich Sieger). Nach dem GP 2022 hatte GP-Promoter Discovery umfangreiche Arbeiten an der Bahn eingefordert, was vom MC Bergring auch zugesagt worden war. Vor wenigen Wochen gab es Rücktritte im Verein, die mit einer mangelhaften Ausbesserung der Bahn begründet wurden. Wie Discovery nun auf die aktuelle Situation reagiert, ist noch nicht bekannt.

MARC REINER SCHMIDT WIEDER DOPPELSIEGER

Auch beim zweiten Supermoto-IDM-Lauf im schweizerischen Lignières konnte Weltmeister Marc Reiner Schmidt beide Rennen gewinnen. Der TM-Pilot siegte vor Eddy Frech (KTM) und Jan Deitenbach (Husqvarna) im ersten Lauf bzw. vor Markus Class (Husqvarna) und Nico Joannidis (TM).

GÜSTROW SIEGT UND IST TABELLENFÜHRER

Bei seinem dritten Bundesliga-Match letzten Freitag holte der MC Güstrow gegen den MSC Olching seinen zweiten Saisonsieg und übernahm mit vier Matchpunkten die Tabellenführung. Die „Torros“ gewannen zu Hause mit 45:39. Bester Güstrower war Timo Lahti (14 Punkte), bei Olching war es Nicolai Klindt (12).

JETT LAWRENCE ERSTER OUTDOOR-SIEGER

Den ersten Lauf zu den US-Motocross-Nationals gewann im kalifornischen Pala Aussie Jett Lawrence mit Doppelsieg vor SX-Meister Chase Sexton (beide Honda) und dem Franzosen Dylan Ferrandis (Yamaha). Ken Roczen verzichtet 2023 auf die Outdoor-Serie.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

„Ich gebe nicht auf!“

YAMAHA

YAMAHA

Beim GP von Frankreich fuhr der „alte“ Jeremy Seewer zum ersten Grand-Prix-Sieg in dieser Saison

Es sollte die krönende Saison für den Schweizer Yamaha-Star Jeremy Seewer (28) werden. Der dreimalige WM-Zweite in der MXGP-Klasse wollte 2023 seinen Traum vom Titel wahr werden lassen, stattdessen folgte ein Albtraum. Seewer reihte Sturz an Sturz und verlor Selbstvertrauen und den Kontakt zu den Titelfavoriten. Die erhoffte Wende kam ausgerechnet mit dem Tagessieg beim letzten GP in Frankreich. Ist das Tief des Bülachers nun überwunden?

Von: **Frank Quatember**

Schwierige Wochen liegen hinter Ihnen, wie haben Sie sich immer wieder motiviert?
Auf jeden Fall war sehr viel Pech in der bisherigen Saison dabei. Vier- oder fünfmal bin ich gestürzt, davon ein- bis zweimal selbstverschuldet. Aber das kommt dann eben einfach on top, wenn es nicht läuft. Das Selbstvertrauen ist weg, und ich war ehrlich manchmal schon am Boden zerstört und dachte, was mache ich hier eigentlich? Es ist sehr schwer, in so einer Situation die Motivation wiederzufinden bzw. zu behalten, aber irgendwie konnte ich ruhig bleiben. Ich habe weiterhin meine Arbeit gemacht und immer wieder versucht, nach den Niederschlägen wieder aufzustehen. Und schließlich habe ich das Licht am Ende des Tunnels entdeckt (*lacht*) und bin hoffentlich aus meiner schwarzen Serie raus. So was kann niemand gebrauchen.

Jeremy Seewer

Geburtstag: 18. Juli 1994
Geburtsort: Bülach (CH)
Herkunftsland: Schweiz

KARRIERE-HIGHLIGHTS
2016: MX2-WM, Platz 2
2017: MX2-WM, Platz 2
2019: MXGP-WM, Platz 2
2020: MXGP-WM, Platz 2
2022: MXGP, Platz 2
2023: MXGP-WM, z.Zt. Platz 5

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Man konnte in Frankreich den Stein hören, der Ihnen vom Herzen gefallen ist.
Der Stein war ziemlich groß, das stimmt! Trotzdem war der Sieg auf dieser schweren Strecke für mich nicht komplett unerwartet. Ich weiß, dass ich GPs gewinnen kann, und deshalb hat es sich irgendwie normal angefühlt, weil es auch überfällig war. Ich habe in Frankreich nichts anderes gemacht als in den Rennen zuvor, nur endlich alles ins Ziel gebracht. In Portugal und besonders Spanien war ich auch schon besser unterwegs, obwohl ich da krank war.

Welche Rolle hat in der Krise Ihr Umfeld gespielt?
Das Umfeld war in den letzten Wochen entscheidend. Vor allem Freunde und Familie. Klar, das Team arbeitet hart. Aber ganz ehrlich, mein nahes Umfeld sind vielleicht meine Mechaniker und ein oder zwei Techniker von Rinaldi – und das war's. Das Team ist nicht meine Familie, das ist einfach so im Line-Up. Zum Beispiel mein Kumpel Cippa (*Luigi „Cippa" Rossini Ex-Mechaniker von Seewer bei Yamaha, Red.*) ist einer meiner engsten Freunde. Einer von denen, die zu dir stehen, wenn es dir nicht gut geht. Das sind die Leute, die man braucht.

„Ich habe weiterhin meine Arbeit gemacht und immer wieder versucht, nach Niederlagen wieder aufzustehen."

Jeremy Seewer

Für Jeffrey Herlings war die Strecke in Frankreich ein „Shithole". Ihr Urteil?
Logisch, dass Herlings nach seinem Tag die Strecke so nennt! Aber ich denke, die Strecke war okay. Alle Fahrer, die ich gehört habe, fanden sie cool. Am Samstag war sie meiner Meinung nach etwas zu gefährlich, das war ein Step too much. Aber so schlimm war es nicht, es kommt immer drauf an, wie schnell man fahren will. Zwei, drei Sprünge waren am Limit, das gebe ich zu. Der, wo Alberto Forato gestürzt ist, da war der Absprung nicht in Ordnung und etwas weiter noch eine Landung. Ansonsten war alles technisch anspruchsvoll, viele Spuren, perfekt für die Zuschauer, die Rennen waren cool … Also, ich glaube, da hat Herlings am falschen Ort eine Ausrede gesucht.

Was rechnen Sie sich in dieser Saison ohne Tim Gajser, dafür mit Herlings noch aus?
Mein Rückstand ist groß. Die Punkte will ich gar nicht wissen. Trotzdem hat die Saison erst begonnen, es sind noch etliche Rennen zu fahren. Je nachdem natürlich, was auch wirklich stattfindet, das verändert sich ja immer noch ein bisschen. Generell glaube ich, alles ist möglich. Ich gebe nicht auf, konzentriere mich auf jedes Rennen – und den Rest sehen wir am Ende der Saison.

Mit 28 Jahren sind Sie im besten Alter. Wie sieht Ihr Karriereplan aus?
Mein Vertrag läuft dieses Jahr aus, aber ich bin absichtlich etwas am Abwarten. Ich habe bisher viel erreicht und bin eher nicht gezwungen, ein Team zu finden. Da mache ich mir keine Sorgen. Ich werde bald 29 und will noch drei, vielleicht vier Jahre fahren auf WM-Level. Je nachdem, wie ich mich fühle. Danach geht es auf jeden Fall zurück in die Schweiz in die Nähe meiner Freunde und Familie. Ich habe so viele Ideen und Interessen, aber auch Connections mittlerweile. Aber nicht als Klavierspieler, das ist Just for Fun. ■

Speedway-WM-Qualifikation

Wieder nur Smolinski

Von sechs deutschen Driftern, die am Wochenende in die WM-Qualifikation 2024 gestartet sind, bleibt wieder nur einer übrig: Der dienstälteste Martin Smolinski schaffte es in Abensberg in den GP-Challenge.

Von: **Thomas Schiffner**

Es war wie vor vier Wochen bei den Qualifikationsrennen zur Speedway-EM, als der 38-jährige Smolinski als Einziger den Sprung in den Challenge nach Ungarn schaffte, dort allerdings krankheitsbedingt nicht antrat.

Allerdings hätten es am langen Pfingstwochenende beinahe zwei weitere Deutsche packen können. In Abensberg, Smolinskis Lieblingsbahn, schaffte es der Olchinger mit guten Starts und kämpferischer Leistung bis ins Stechen um die Plätze 2 bis 4, das er als Dritter hinter Przemyslaw Pawlicki und Dimitri Bergé beendete, dennoch steht er unter den ersten vier und damit im GP-Challenge am 19. August in Gislaved (S).

Der noch 18-jährige Norick Blödorn startete in Abensberg mit sieben Punkten aus drei Durchgängen. Erst ein letzter Platz in Heat 15 raubte ihm alle Quali-Chancen. Am Schluss fehlten dem Nordlicht drei Punkte, einer weniger als dem Achten Kevin Wölbert.

Im ungarischen Debrecen war Kai Huckenbeck einziger deutscher Starter. Der Werlter startete mit einem „Nuller", konnte dann einen Laufsieg und drei zweite Plätze holen, doch am Ende fehlten drei Punkte für die Qualifikation.

In Zarnovica (SK) am Samstag blieb Lukas Fienhage (zwei Punkte) weit außerhalb der Quali-Plätze – wie auch Marius Hillebrand (5) in Lonigo (I). Wegen seiner anhaltenden Erkrankung musste Erik Riss seinen in Lonigo geplanten WM-Start absagen. ■

VELDHUIZEN

Kim Nilsson (gelb), Abensberg-Sieger Jason Doyle (rot), Martin Smolinski (weiß)

SPEEDWAY-WM QUALI

Qualifikation Zarnovica (SK), 27.05.

1.	Martin Vaculik (SK)	14 Punkte
2.	Szymon Wozniak (PL)	13
3.	Luke Becker (USA)	12+3
4.	Frederik Jakobsen (DK)	12+2
	Ausgeschieden:	
5.	Robert Lambert (GB)	12+1
6.	Max Fricke (AUS)	11
7.	Bartosz Smektala (PL)	9
8.	Filip Hjelmland (S)	8
14.	Lukas Fienhage (D)	2

Qualifikation Lonigo (I), 27.05.

1.	Piotr Pawlicki (PL)	13 Punkte
2.	Nicolas Covatti (I)	12+3
3.	Jan Kvech (CZ)	12+2
4.	Michele Castagna (I)	12+1
	Ausgeschieden:	
5.	Oliver Berntzon (S)	11
6.	Niels Kristian Iversen (DK)	10
7.	Timo Lahti (FIN)	9
8.	Jamon Lidsey (AUS)	9
11.	Marius Hillebrand (D)	5

Qualifikation Debrecen (H), 29.05.

1.	Jack Holder (AUS)	13+3 Pkte.
2.	Andzejs Lebedevs (LV)	13+2
3.	Mich. Jepsen Jensen (DK)	13+R
4.	Jacob Thorsell (S)	12
	Ausgeschieden:	
5.	Adam Ellis (GB)	11
6.	Janusz Kolodziej (PL)	9
7.	Kai Huckenbeck (D)	9
8.	Antti Vuolas (FIN)	8
9.	Petr Chlupac (CZ)	8

Qualifikation Abensberg (D), 29.05.

1.	Jason Doyle (AUS)	13 Punkte
2.	Przemyslaw Pawlicki (PL)	12+3
3.	Dimitri Bergé (F)	12+2
4.	Martin Smolinski (D)	12+1
	Ausgeschieden:	
5.	Mads Hansen (DK)	11
6.	Kim Nilsson (S)	10
7.	Norick Blödorn (D)	9
8.	Kevin Wölbert (D)	8
15.	Valentin Grobauer (D)	1

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

MOTOR SPORT aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder

Alfa Romeo

Spider 1600 Duetto, Bj. 7/1967, 68759 km, 80 kW (109 PS), rot, H-Kennz., Holzlenkrad, Classic Data Gutachten 1-2, VB 64.800,- €. 70794 Filderstadt, Tel. 0171/4532070

mehr: motor-klassik.de Nr. 60203

BMW

BMW M & ALPINA TRACKDAYs, freies Fahren, Clubevents, Gastfahrer. www.M-CLUB.de

Anhängerkupplungen für alle BMW. Montage in nur 2,5 Std. T. 09953/9816298, www.kupplung-vor-ort.com H

BMW Alpina

2003 BMW Z8 Alpina, 1 von 555, 55000 km, silber / schwarz, mit Hardtop, Preis: 328.000,- €. Axel Schuette Fine Cars e.K., Rudolf-Diesel-Str. 3-9, 33813 Oerlinghausen, Tel. +49 5202 72000, info@axelschuette.de H

Wiesmann

MF 3 Roadster, 2010, 5600 km! 1. Hd, schwarzmet., Leder purple/grey, 6-Gg., perfekt, 149.500,- €. Inzahlung mögl., AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60218

Dodge

Charger 66, 5,2L, 230 PS, 1.Hd., 26470 mls, H-Gutachten, TÜV, Felgen, Reifen, Stoßdämpfer & Inspektion neu, orig.Zustand, nur 34.500,- €. Tel. 0152/29362733

Ferrari

Spezial-Sportwagenversicherung, günst. Beiträge. asfimo GmbH, Tel. 02402/768989 H

2010/12 Ferrari 599 GTO / GTB, unter 50000 km, sehr gepflegt, mit Servicehistorie für Sammlung ... Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Cargold Collection Hamburg, Tel. 040-25335000, cargold-collection.com H

1996/97 Ferrari F50, deutsche Auslieferung, geringe Laufleistung… Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Tel. 08036-7006, www.cargold.com H

California 2+2, 12/2011, orig. 15800 km, nero daytona, Leder beige, alle KD´s bei Ferrari, perfekt, 129.900,- €. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, T. 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60214

Mercedes

300 CE 24V Cabriolet, Bj. 7/1993, 109000 mls, 162 kW (220 PS), schwarz 040, 3 Besitzer, 6 Zylinder, LHD, Alu, Leder, Klima, SHZ, VB 22.800,- €. 67159 Friedelsheim, Tel. 0160/99171404

mehr: motor-klassik.de Nr. 60261

www.varex.com

SLS- / G-PARADE: div. Modelle ab Lager. WIR KAUFEN AN! Kfz-Handel am Tegernsee, varex@varex.com, 08022/6607080H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60245

AMG GT 43 Coupe AMG S, EZ 01/2023, 3001 km, 270 kW (367 PS), polarweiß, Navi, Klima, SD, SHZ, NR-Fzg., 99.940,- € (MwSt. awb.). Emil Frey Kassel/Göttingen GmbH, Sandershäuserstr.110, 34123 Kassel, Tel. 0561/5000900, www.mercedes-benz-emilfrey-kasselgoettingen.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60254

SLS AMG 6.2 V8 Roadster, Bj. 2012, 42100 km, deutsches Fzg., Bestzustand, 179.900,- €, Inzahlung mögl., AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60215

MOTOR SPORT aktuell

Jetzt online abonnieren!

■ Leser werben Leser ■ Testabos
■ Jahresabos ■ Geschenkabos

Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!

www.motorsport-aktuell.com/abo

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Porsche

991.2 GT3 Clubsport, EZ 05/2018, neuwertiger Zustand, nur 3.230 km, CS, PDK, scheckheftgepflegt, 189.900 €. SML Car-Group GmbH, Max-Eyth-Straße 9, 71735 Eberdingen, www.sml-cargroup.com, info@sml-cargroup.com, Tel. 07042/270990 H

Für Ihren PORSCHE nur Original-Nachrüstungen

- DAB-Radio
- ParkAssistent
- Sport Chrono Uhr
- Verkehrszeichenerkennung
- Rückfahrkamera mit dyn. LL
- ACC Abstandsregeltempostat
- Spurwechsel-/Abbiegeassistent

100% wie ab Werk! Für viele Porsche - auch für die ganz neuen Modelle. www.digitaletechnik.de, 08141/512470 H

www.Rennsportshop.com

Carrera GT 980, Bj. 2005, erste Hand, dt. Erstauslieferung, neuwertig, 512 km, Verbr.l/100 km: 11,7 außero., 28,3 innero., 17,8 komb., CO2 429 g/km, Schadstoffklasse Euro 4, Preis auf Anfrage. Carola Daimler Cars | CaBo GmbH, In den Entenäckern 14 a+b, 70599 Stuttgart, Tel. 0711/96000132, www.carola-daimler.de H

2010/19 Porsche 911 GT2 RS, geringe Laufleistung, Scheckheft ... Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Cargold Collection Hamburg, Tel. 040-25335000, cargold-collection.com H

Renn/Rallye

Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H

Versicherungen

RENNKASKO.DE BAUER

MOTORSPORT VERSICHERUNGEN

Versicherungen für den Motorsport sportvers.de
Rennkasko
Veranstalterhaftpflicht

Motorradmarkt

Yamaha

Yamaha TZ 350 F, 1979, mit Neuteilen neu aufgebaut, wenig gefahren, VB 12.500,- €. Telefon 07125/9634040, rainer@buck-huelben.de

MOTORSPORT aktuell MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

■ Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.–Do. von 8–17 Uhr, Fr. von 8–16 Uhr) ■ Fax: 0711/182-1783

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Fahrzeugmarkt MSA
D-70162 Stuttgart

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter **www.bestell-coupon.de/msa**

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

msa 25/23

Bitte veröffentlichen Sie den Text _____ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik _____

unter ❑ Autos ❑ Motorräder

❑ als Privatanzeige

❑ als gewerbliche Anzeige (wird mit "H" gekennzeichnet)

❑ mit Foto (max. Höhe 35 mm)
privat zzgl. 30,– €
gewerbl. zzgl. 50,– € (Mindestgröße 3 Zeilen)

❑ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

❑ MOTORSPORT aktuell € 2,90
❑ MOTORRAD € 4,50
❑ auto motor und sport € 4,90
❑ sport auto € 5,50

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland)	Anzeigenpreise privat € bis 4 Zeilen	jede weitere Zeile	Anzeigenpreise gewerblich* € 1 Zeile	2 Zeilen	3 Zeilen	jede weitere Zeile
❑	MOTORSPORT aktuell	17,–	4,25	9,20	16,10	18,40	4,60
❑	MOTORSPORT aktuell + MOTORRAD	21,–	5,25	15,–	30,–	45,–	15,–
❑	MOTORSPORT aktuell + auto motor sport + sport auto	60,–	15,–	50,40	88,20	100,80	25,20

* zzgl. MwSt.

❑ **Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)**

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Philipp Körner, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Christian Traulsen, Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil: Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1,
85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 319 06 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,90 € (D), 3,30 € (A), 4,60 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,90 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 145,00 €
(Österreich: 165,00 €, Schweiz: 230,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,90 Euro): Deutschland: 20,00 €
(Österreich: 23,00 €, Schweiz: 32,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 87,00 € (Österreich: 99,00 €, Schweiz: 138,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage), ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,74 €.
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e.V. und des Deutschen Sportfahrer Kreises e.V. erhalten MOTORSPORT aktuell mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.
Abonnentenservice Deutschland:
Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 0781 639 66 57
Telefon Ausland: +49 (0)781 639 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de
© 2023 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages und Quellenangabe. Für unverlangt eingesandte Manuskripte übernimmt der Verlag keine Haftung.
Kontakt zum Datenschutzbeauftragten:
Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel: 0781 639 61 02.
E-Mail: motorsportaktuell@datenschutzanfrage.de
Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO), solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich.
Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde.

Leserbriefe

BILD DER WOCHE

MOTORSPORT IMAGES

Josef Newgarden liebkost nach seinem Indy-500-Sieg den berühmten Brickyard im größten Nudeltopf der Welt

Mobilität und Motorsport trennen

24h-Rennen Nürburgring
MSa 24/2023

In der MSa 24/2023 attestieren Sie „politisch verordnete Autofeindlichkeit“. Ich lebe in demselben Land wie Sie und kann dieser populistischen These nur entgegentreten. Mutmaßlich unterliegen Sie der gedanklichen Vermischung von Wandel in der Mobilität und Motorsport. Straßen weichen Radwegen, Tankstellen Ladesäulen, Tempo 250 gegebenenfalls 120.

Ich kann Ihnen nur raten, Mobilität und Motorsport streng zu trennen. Man kann im Alltag sehr wohl ÖPNV, Fahrrad und Elektroautos mit 60 kW Leistung fahren und in der Freizeit auf dem Racetrack alles Mögliche mit Hubkolbenmotoren machen – und kein Politiker und kein Gesetz wird sich daran stoßen. In meiner Freizeit gibt es Rallyesport, Trialsport, Endurosport, gesammelte Motorräder und dennoch fahre ich nach Le Mans rein elektrisch, um dort den Motorsport zu feiern. Das Problem für den Planeten sind nicht 60 Autos, die fossil im Kreis fahren, sondern 250 000 Zuschauer, die fossil anreisen. Das ist letztlich wie die Zubereitung warmer Speisen: Zumeist elektrisch am Herd. Dennoch ist das Grillen auf Holzkohle nicht verboten, weil bedeutungslos für das Klima.

Eric Mentzel
D-15834 Rangsdorf

Jetzt der Tadel

Leserbriefe zu MSa
MSa 23/2023

Seit circa 30 Jahren habe ich Motorsport aktuell (Power Slide) abonniert. Leider muss ich immer wieder feststellen, dass die Berichterstattung sehr einseitig ist. Da wird über die unsinnigsten Autoklassen seitenlang berichtet, aber für WM und IDM Seitenwagen habt Ihr nicht mal Platz für die Ergebnisliste. Wenn nicht Imre Paulovits ein bisschen Farbe in die Berichte brächte, dann würde ich die Zeitung kündigen. Bei so viel Lob wie in den Leserbriefen Ausgabe Nummer 23 hoffe ich, dass auch was Negatives ausgedruckt wird.

Alfons Gierlinger
D-94234 Viechtach

KONTAKT

MOTORSPORT aktuell
«Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit mehr als 60 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter.

07. Juni: Freies Fahren Oschersleben (Pkw und Motorräder)

12. Juni: Freies Fahren Bilster Berg (Pkw)

29. Juni: Freies Fahren Nürburgring-Nordschleife (Pkw)

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de

DSK e.V. Deutscher Sportfahrer Kreis

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Termine

TV-Programm

Freitag, 02. Juni		
09.55	Formel 3 Barcelona, Training **LIVE**	Sky Sport F1*
11.05	Formel 2 Barcelona, Training **LIVE**	Sky Sport F1*
13.15	Formel 1 Barcelona, 1. Freies Training **LIVE**	Sky F1*/ORF 1
15.00	Formel 3 Barcelona, Qualifying **LIVE**	Sky Sport F1*
15.55	Formel 2 Barcelona, Qualifying **LIVE**	Sky Sport F1*
16.45	Formel 1 Barcelona, 2. Freies Training **LIVE**	Sky F1*/ORF 1
Samstag, 03. Juni		
09.30	Formel E Jakarta, 1. Rennen **LIVE**	ProSieben
10.20	Formel 3 Barcelona, 1. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
11.15	Formel 1 Barcelona, 3. Freies Training **LIVE**	Sky F1*/ORF 1
13.10	SBK-WM Misano, Superpole (Aufz.)	Servus TV D**
14.00	SBK-WM Misano, 1. Rennen **LIVE**	Servus TV D**
13.55	SBK-WM Misano, Superpole (Aufz.)	Servus TV A**
14.05	Formel 2 Barcelona, 1. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
14.45	SBK-WM Misano, 1. Rennen (Aufz.)	Servus TV A**
15.30	Formel 1 Barcelona, Qualifying **LIVE**	Sky Sport F1*
15.55	Formel 1 Barcelona, Qualifying **LIVE**	ORF 1 /SRF 2
18.00	GTWC Le Castellet, Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
Sonntag, 04. Juni		
09.30	Formel E Jakarta, 2. Rennen **LIVE**	ProSieben
09.45	Formel 3 Barcelona, 2. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
11.15	Formel 2 Barcelona, 1. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
12.00	Rallye-WM Italien, Power Stage **LIVE**	Servus TV D**
13.20	SBK-WM Misano, Superpole Race (Aufz.)	Servus TV D**
13.30	F1 Barcelona, Rennen **LIVE** (Start: 15.00)	Sky Sport F1*
13.40	F1 Barcelona, Rennen **LIVE** (Start: 15.00)	ORF 1
13.55	SBK-WM Misano, Superpole Race (Aufz.)	Servus TV A**
14.00	SBK-WM Misano, 2. Rennen **LIVE**	Servus TV D**
14.10	F1 Barcelona, Rennen **LIVE** (Start: 15.00)	SRF info
14.35	SBK-WM Misano, 2. Rennen (Aufz.)	Servus TV A**
15.30	Rallye-WM Italien, Power Stage (Aufz.)	Servus TV A**
19.00	F1 Barcelona, Highlights **LIVE**	Sport 1
20.55	NASCAR Cup Series, St. Louis **LIVE**	Motorvision TV*
21.00	IndyCar Detroit, Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
Montag, 05. Juni		
ab 07.00	Motocross-WM Kegums, alle Läufe (Aufz.)	Eurosport 2*

Livestream/Internet

Freitag, 02. Juni		
10.25	Formel E Jakarta, 1. Freies Training **LIVE**	ran.de
Samstag, 03. Juni		
03.05	Formel E Jakarta, 2. Freies Training **LIVE**	ran.de
05.30	Formel E Jakarta, 1. Qualifying **LIVE**	ran.de
07.00	Super GT Suzuka, Qualifying **LIVE**	motorsport.tv*
ab 09.20	ADAC RW Lausitzring, der Samstag **LIVE**	YouTube
09.30	Formel E Jakarta, 1. Rennen **LIVE**	ran.de
11.00	GTWC Le Castellet, Qualifying **LIVE**	YouTube
ab 15.10	IDM Oschersleben, der Samstag **LIVE**	idm.de
17.30	GTWC Le Castellet, Rennen **LIVE**	YouTube
Sonntag, 04. Juni		
03.05	Formel E Jakarta, 3. Freies Training **LIVE**	ran.de
05.00	Super GT Suzuka, Rennen **LIVE**	motorsport.tv*
05.30	Formel E Jakarta, 2. Qualifying **LIVE**	ran.de
ab 09.00	ADAC RW Lausitzring, der Sonntag **LIVE**	YouTube
09.30	Formel E Jakarta, 2. Rennen **LIVE**	ran.de
ab 10.55	IDM Oschersleben, der Sonntag **LIVE**	idm.de
13.30	F1 Barcelona, Rennen **LIVE** (Start: 15.00)	YouTube

*kostenpflichtig **nur in Deutschland (D)/Österreich (A)

Vorschau

XPB

Formel 1: Nur eine Woche nach Monaco startet die Königsklasse in Barcelona

HYUNDAI

Rallye-WM: Thierry Neuville will den Vorjahressieg auf Sardinien wiederholen

DUCATI

Superbike-WM: Kann Álvaro Bautista auch bei Ducatis Heimrennen gewinnen?

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil		
01.–04.06.	Rallye-WM, Sardinien	I
03.06.	GTWC Europe Endurance, Le Castellet	F
03.06.	NASCAR Xfinity, Portland	USA
03./04.06.	Formel E, Jakarta (2 Rennen)	RI
03./04.06.	Truck-EM, Hungaroring	H
03./04.06.	NASCAR Trucks/Cup, St. Louis	USA
03./04.06.	ADAC Racing Weekend, Lausitzring	D
04.06.	Formel 1/F2/F3, Barcelona	E
04.06.	Rallycross-WM, Montalegre	P
04.06.	IndyCar, Detroit	USA
04.06.	Tourenwagen/BTCC, Thruxton	GB
04.06.	Super GT, Suzuka	J
Motorrad		
01.–03.06.	Enduro-WM Skövde	S
02./03.06.	Speedway SGP2 + GP, Prag	CZ
03./04.06.	Superbike-/Supersport-WM, Misano	I
03./04.06.	Moto2-EM/JuniorGP, Jerez	E
03./04.06.	IDM, Oschersleben	D
03.–10.06.	Straßenrennen, Isle of Man Tourist Trophy	GBM
04.06.	Motocross-WM, Kegums	LV
04.06.	Grasbahn-EM, Bielefeld	D
04.06.	Goldhelm Speedway, Brokstedt	D

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Eine Aktion von

auto motor sport · MOVE · ROADBIKE · karl · AUTO STRASSENVERKEHR · MOTORRAD · CARAVANING · promobil · MOUNTAIN BIKE · eurotransport.de · FERNFAHRER · firmenauto Mobilität & Management · BIKEX · trans aktuell

PASS AUF, WEN DU IN DEN SCHATTEN STELLST!

FÜR MEHR RÜCKSICHT, VORSICHT UND UMSICHT IM STRASSENVERKEHR.

RÜCKSICHT HAT VORFAHRT

Mobilität der Zukunft

NACHHALTIG | SICHER | DIGITAL

Partner der Initiative

DEKRA · HUK-COBURG Aus Tradition günstig · LIQUI MOLY · SONAX MADE IN GERMANY · VREDESTEIN TYRES · ZF GROUP

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.